

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Motoristický sport a cestovní ruch

Motorsport and Tourism

Student:

Veronika Valášková

Vedoucí bakalářské práce:

RNDr. Jiří Kovář

Uherské Hradiště 2010

Prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně.

V Uherském Hradišti, dne 9. července 2010

.....

Podpis

Poděkování

Chtěla bych zde poděkovat lidem, kteří mi pomohli získat informace potřebné k napsání mé bakalářské práce. Zejména chci poděkovat vedoucímu práce, panu RNDr. Jiřímu Kovářovi, za poskytnuté rady a připomínky.

Obsah

1	Úvod.....	7
2	Sportovní cestovní ruch.....	8
2.1	Cestovní ruch	8
2.1.1	Typologie cestovního ruchu	9
2.2	Sportovní turistika.....	12
2.2.1	Aktivní sportovní turistika	13
2.2.2	Pasivní sportovní turistika	13
3	Specifika motoristických sportů	14
3.1	Motorsport.....	14
3.1.1	Motocyklový sport	14
3.2	Moto GP	20
3.2.1	Akciová společnost Automotodrom Brno	37
4	Divácký cestovní ruch v motoristickém sportu	42
4.1	Divácký cestovní ruch.....	42
4.2	Televizní přenosy	44
4.3	Návštěvnost Grand Prix České Republiky	45
4.4	Možnost ubytování v době konání Grand Prix České republiky	46
4.4.1	Kempy.....	46
4.4.2	Hotely	47
4.5	Vlastní průzkum	51
4.5.1	Výsledky vlastního průzkumu.....	51
5	Závěr	58
	Seznam použité literatury	60
	Seznam zkratk	64
	Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce.....	65
	Seznam obrázků, grafů a tabulek.....	66
	Seznam příloh	67

1 Úvod

Cestovní ruch se neustále rozvíjí a je nedílnou součástí dnešní společnosti. Stále více lidí opouští ve svém volném čase trvalé bydliště a vydává se na nejrůznější cesty, ať už za účelem rekreace, odpočinku, poznávání, či sportu.

Účast na cestovním ruchu zajišťuje široká nabídka stále se zlepšujících služeb a zboží, což nabízí velké množství podnikatelských příležitostí. Zájemce se musí do dané lokality nějakým způsobem přepravit, musí se někde ubytovat, pravidelně stravovat a hlavně chce čas v dané lokalitě strávit podle svých představ. A poskytovatelé zboží a služeb se jim v tom samozřejmě snaží vyhovět a pobyt co nejvíce zpříjemnit. Vždyť spokojený zákazník je nejlepší reklama.

Jako téma své bakalářské práce jsem si vybrala Motoristický sport a cestovní ruch.

Již od dětství jsem se věnovala nejrůznějším sportům a spoustu sportovních utkání a přenosů jsem sledovala na televizní obrazovce. Ve své práci se proto chci zaměřit na sportovní cestovní ruch a to konkrétně na oblast motoristickou. Budu se věnovat především Mistrovství světa silničních motocyklů, Grand Prix České republiky, které se každoročně koná na Masarykově okruhu v Brně, a můžeme ji považovat za největší motoristickou událost v České republice. Moto GP se poslední 4 roky účastním jako divák, což mi může pomoci při představování této události, která každoročně přiláká desetitisíce návštěvníků z České republiky i ze zahraničí. Dále se zaměřím na divácký cestovní ruch, protože je nedílnou součástí sportovního cestovního ruchu a získává si stále větší popularitu. V praktické části se zaměřím na návštěvníky Carion AB Grand Prix České Republiky.

2 Sportovní cestovní ruch

2.1 Cestovní ruch

„Cestovní ruch je významný společensko-ekonomický fenomén jak z pohledu jednotlivce, tak i společnosti. Každoročně představuje největší pohyb lidské populace za rekreací, poznáváním a naplněním vlastních snů z příjemné dovolené. Je součástí spotřeby a způsobu života obyvatel zejména ekonomicky vyspělých zemí. Ve světovém měřítku patří vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem ke třem největším exportním odvětvím.“ Jak tvrdí Hesková. [5]

„Začátek rozvoje moderního cestovního ruchu se obvykle datuje do období přelomu 19. a 20. století, kdy se cestovní ruch začal formovat ve vyspělých krajinách jako odvětví společenské činnosti. Mnozí odborníci však jeho prvopočátky spojují s obdobím průmyslové revoluce jako důsledku tehdejších technických, ekonomických a sociálních podmínek. Kromě primární nabídky, tj. přírodních a kulturně-historických podmínek, cestovní ruch totiž vyžaduje i možnost svobodného pohybu obyvatelstva, přiměřený disponibilní fond volného času, volnou kupní sílu na uspokojování méně zbytných potřeb. Do této skupiny zahrnujeme i potřeby spojené s uspokojováním účasti na cestovním ruchu. Nezbytná je i výstavba a provoz dopravních, ubytovacích, stravovacích, sportovně-rekreačních, zábavních a dalších zařízení cestovního ruchu.“ Jak tvrdí Hesková. [5]

„Definice cestovního ruchu má několik složek. Obecně se cestovní ruch definuje jako krátkodobý přesun lidí na jiná místa, než jsou místa jejich obvyklého pobytu, za účelem pro ně příjemných činností. Definice zní jednoduše, ale není plně výstižná. Nezahrnuje například lukrativní oblast služebních cest, kde hlavním smyslem cestování je práce, nikoli zábava. Je také nesnadné určit, jak daleko musí člověk cestovat nebo kolik nocí musí strávit mimo domov, abychom jej mohli považovat za turistu. Mezi cestovním ruchem a cestováním nepochybně existuje silná spojitost.“ Jak tvrdí Horner a Swarbrooke. [4]

Postupně se prosazuje vnímání cestovního ruchu jako specifického hospodářského odvětví. Tento obor by měl uspokojovat potřeby všech účastníků i poskytovatelů a s tím souvisejících služeb. Měl by být založen na dlouhodobém šetrném využívání, ochraně a rozvoji potenciálu nejen přírodního a antropogenního prostředí, ale také sportovní, dopravní, městské, komunikační a jiné infrastruktury a společenských jevů.

Jedním z aspektů CR je široké spektrum způsobů, jak uspokojit potřeby lidí. Primární je zejména poznání v nejrůznějších podobách (země, kultura, lidé, neobvyklé zážitky, atd.), potřeba změny životního rytmu, odpočinku a relaxace, potřeba nových sociálních kontaktů atd. Z těchto potřeb a motivací pak vycházejí různé konkrétní formy cestovního ruchu. [1]

Podle kritéria hromadnosti rozlišujeme cestovní ruch masový a individuální. Pro masový jsou typické hromadné přesuny osob do jednotlivých destinací, jejich pobyt v nich, často také vývoz známého nebo standardizovaného kulturního a materiálně-technického prostředí, standardizace služeb, přesný popis destinace pomocí technických prostředků, vytváření a podpora využívání atraktivit a atrakcí. Oproti tomu je individuální cestovní ruch založen na poznávání přírody a místních kultur za využívání typických místních penzionů, ubytování v soukromí, spaní ve volné přírodě, zpravidla s malým vlivem na místní komunitu přírodu. V praxi jsou pak oba druhy vzájemně kombinovány. [1]

2.1.1 Typologie cestovního ruchu

Typologie nám pomůže získat podrobnější pohled na CR a jeho konkrétní podoby. Nejčastěji charakterizuje cestovní ruch z hlediska forem a druhů.

Formou cestovního ruchu se rozumí motivy účasti lidí na cestovním ruchu, druh cestovního ruchu pak bere v úvahu způsob jeho realizace. [8]

Cestovní ruch podle motivace účastníka

Motivací v CR rozumíme souhrn vnitřních a vnějších podnětů vedoucích k účasti na cestovním ruchu a podle tohoto rozlišujeme:

- **Rekreační CR** – jedná se o odpočinkovou formu cestovního ruchu, kde je hlavním motivem reprodukce fyzických a duševních sil člověka. Jde o pobyt mimo obvyklé prostředí běžného života člověka (z města na venkov, z nížiny do hor, ...). Rekreační však neznamená jen pasivní odpočinek, ale může být spojená i s nejrůznějšími aktivitami, jako je houbaření, plavání, kutilství, apod. [8]
- **Kulturně-poznávací CR** – zaměřuje se především na poznávání kulturně-historických památek, kulturních zařízení, kulturních akcí a kulturní krajiny. [8]
- **Sportovně-turistický CR** – zahrnuje krátkodobé i dlouhodobé pobyty se sportovní náplní, ale řadí se sem i cesty diváků na nejrůznější sportovní akce. [8]
- **Zdravotně-orientovaný CR** – hlavním důvodem jsou cesty do lázní a rekreačních center za účelem zlepšení zdravotního stavu pomocí nejrůznějších léčebných procedur a pobytu v příznivém prostředí. [8]
- **Přírodní CR** – účelem je pobyt a poznávání přírody, zejména nenarušených, výjimečných a atraktivních přírodních míst a krajiny. [8]
- **Venkovský CR** – cílem jsou vícedenní pobyty s rekreačními aktivitami na venkově. Ubytování je buď v soukromí, nebo v menších hromadných turistických ubytovacích zařízeních. [8]
- **Vzdělávací CR** – své účastníky motivuje získáváním znalostí a dovedností. Pobyty jsou přizpůsobeny například pro výuku jazyků, pro získání podrobných informací o historických, přírodních a kulturních místech, ale také pro zvládnutí určité sportovní disciplíny. [8]

- Kongresový CR – cílem je setkávání odborníků, vyměňování zkušeností a získávání nových informací na kongresech, konferencích, přednáškách apod. [8]

Cestovní ruch podle způsobu realizace

1. Z hlediska území, na kterém probíhá

- Domácí CR – jedná se o cesty domácího obyvatelstva na území jejich státu.
- Zahraniční CR – účastníci vždy překračují hranice svého státu

2. Podle délky pobytu

- Krátkodobý CR – doba pobytu zpravidla do tří přenocování.
- Dlouhodobý CR – jedná se o více než tři přenocování, ne však více než 6 měsíců v domácím CR a ne více než 1 rok v zahraničním CR.

3. Podle vlivu na platební bilanci státu

- Aktivní CR – příjezdy zahraničních návštěvníků znamenají příliv devizových prostředků do platební bilance státu.
- Pasivní CR – obyvatelé určité země odčerpávají devizové prostředky dané země za účelem nákupu zboží a služeb v jiné zemi.

4. Podle způsobu zabezpečení cesty a pobytu

- Organizovaný CR – cesta i program je zajišťován cestovní kanceláří popř. jiným podnikatelským subjektem.
- Neorganizovaný CR – veškeré služby a program si účastník zabezpečuje sám.

5. Podle příslušnosti účastníků ke skupině

- Individuální CR – účastník cestuje sám, popř. se členy své rodiny.
- Skupinový CR – cestuje skupina účastníků, kteří se navzájem znají.

6. Podle způsobu financování

- Komerční (volný) CR – veškeré výdaje si účastník hradí z vlastních zdrojů.
- Sociální (vázaný) CR – část výdajů je hrazena z příspěvků příslušné organizace.

7. Podle dopadu na životní prostředí

- Měkký CR – minimálně narušuje přirozené prostředí v navštíveném místě.
- Tvrdý CR – způsobuje výrazné změny v původním životním prostředí. [8]

2.2 Sportovní turistika

Pojem sportovní turistika se začal ve sportovním průmyslu ve větší míře používat v 90. letech. Jedná se o výnosný úsek turismu. Sportovně-orientovaná dovolená není ničím novým. Koneckonců již Řekové a Římané cestovali a podíleli se na mnoha sportovních akcích. Dnešní sportovní turistika je vlastně jen nová úprava na staré téma. Růst rekreačních cest orientovaných na sport můžeme dnes a denně pozorovat na silnicích, kde vidíme auta s naloženými koly, kanoemi, lyžemi a dalším sportovním vybavením. Stejně tak vzrostl i počet rekreačních zařízení, které nabízejí nejrozumnější sportovní vyžití. [16]

V 90. letech docházelo stále častěji k diskusím ohledně definice sportovního cestovního ruchu. Některé vycházely z probíhajících diskuzí o tom, zda by se sportovní cestovní ruch měl týkat pouze formálně organizovaných pohybových aktivit. Měly by

zahrnovat také události, které se neřídí pravidly a časem a soutěž v nich zahrnutá je jen minimální? Dalším tématem diskusí byl pojem sportovní turista. Jak daleko musí člověk cestovat, aby byl označen za turistu, zda je rozdíl mezi tím, kdo cestuje jen na dobu jednoho dne a kdo přenocuje alespoň jednu noc mimo domov. A proč na tom tak záleží? Máme-li efektivně odhadnout ekonomické a sociální dopady na naši komunitu, potřebujeme být schopni identifikovat sportovního turistu. Je to důležité taky proto, abychom byli schopni uspořádat akce a připravit zařízení pro tyto lidi. Definice sportovního cestovního ruchu by mohla být například takhle: „Cestování osob v jejich volném čase mimo jejich bydliště za účelem sportování nebo sledování sportovních aktivit.“ Na základě toho rozlišujeme aktivní a pasivní sportovní cestovní ruch. [16]

2.2.1 Aktivní sportovní turistika

Aktivní sportovní turistika odkazuje na účast ve sportovních aktivitách mimo naše bydliště. De Knop (1995) píše o zdvojení účinku, protože aktivní sportovní turisté jsou většinou aktivní sportovci i ve svém domácím prostředí. [16]

2.2.2 Pasivní sportovní turistika

Pasivní sportovní cestovní ruch bychom mohli označit též jako divácký. Ne všichni turisté cestující za sportem ho jedou aktivně provozovat. Události, jako jsou Olympijské hry, mistrovství světa ve fotbale jsou příkladem sportovních akcí, které se staly hlavní turistickou atrakcí a do místa konání vždy přilákají obrovské množství diváků ze všech koutů světa. [16]

3 Specifika motoristických sportů

3.1 Motorsport

Motorsport je obecné označení pro různá sportovní odvětví využívajících motorových dopravních prostředků. Jednou z nejjednodušších podob je karting, český motokáry, vrcholem je naopak Formule 1. [28]

Podle druhu trati jej lze rozdělit na silniční, okruhový, terénní a vodní. Podle druhu motorového prostředku se dělí na automobilový, motocyklový, lodní. [28]

Tak jako v ostatních sportech je prováděno hodnocení účastníků-sportovců z hlediska dosažení nejkratšího času nebo určitého předem stanoveného času nebo ujetí co nejvíce okruhů za určitý čas. [28]

3.1.1 Motocyklový sport

Plochá dráha

Plochá dráha je forma motocyklových závodů na oválné dráze. Tento typ závodů se konal již ve dvacátých letech minulého století v Severní Americe, ale oficiálně se udává, že má svůj původ v Novém Jižním Walesu v Austrálii. V roce 1923 mladý Novozélandčan Johny Hoskins hledal cestu, jak zlepšit finanční situaci zemědělské společnosti západního Mailandu a narazil na myšlenku uspořádat jízdu motocyklů na dráze při přehlídkách. Tento nápad se ukázal jako velmi úspěšný a závody se brzy rozšířily po celé Austrálii. Vzhledem k velmi úzkým vazbám na Austrálii se tento sport záhy rozšířil do Británie, kde se v roce 1928 uskutečnil v High Beech v hrabství Essex první plochodrážní závod. Vzhledem k tomu, že Británie má daleko lepší podmínky než Austrálie, stala se brzy centrem tohoto sportu a konají se zde nejpopulárnější závody s nejlepšími světovými jezdci. Plochá dráha je dnes celosvětovým sportem přitahujícím velké množství příznivců v mnoha zemích světa. Dodnes nejlepší jezdci všech národností závodí nejenom v Británii, ale také v dalších zemích, zejména pak ve Švédsku a v Polsku. [10]

Motocykly užívané pro plochou dráhu mají zrychlení shodné s automobily Formule 1, ale nemají překvapivě žádné brzdy. Motocykly jsou vybaveny

jednoválcovým čtyřdobým motorem o objemu 500 ccm. Namísto benzínu je používán metylalkohol, který umožňuje vysokou kompresi v motoru. Pohon z klikové hřídele je přes předlohu a hnízdo (z toho důvodu není potřeba žádná převodovka), pohon nápravy je pak předurčen výběrem motoru a ozubeného kolečka zadní nápravy. [10]

Plochou dráhu dělíme do tří základních skupin a to na klasickou krátkou, dlouhou spolu s travnatou a vše je uzavřené ledovou plošinou. Tyto disciplíny se mezi sebou stylem vůbec nemění, ale v parametrech dráhy a motocyklu ano. [30]

Krátká plochá dráha je jedna z nejrozšířenějších disciplín a také je nejvíce jezdecky obsazena. Tato disciplína se v Evropě jezdí zejména v Anglii, Švédsku, Německu, Dánsku a také v České republice, kde ale v posledních 15 letech ztratila oblibu. Jinak je tomu u našich sousedů v Polsku, kde je národním sportem a i na obyčejné juniorské lize se najde 10 000 fandů. [9]

Jezdí se na oválných okruzích v délce přibližně 400 m na čtyři kola. Průměrná rychlost je kolem 80 km/h. Startují vždy 4 jezdci na takzvanou pásku, která po rozsvícení zeleného světla vystřelí nahoru. A tak se tedy dá říci, že na startu záleží nejvíce. Dráha je ohraničena mantinely, za nimiž jsou diváci. Šířka dráhy je na rovině 9 m a v zatáčkách 12 m. [9]

Dlouhá a travnatá plochá dráha je druhá nejrozšířenější disciplína, zejména v Německu. Také se jezdí na škváře + pískovém podkladu a pravidla jsou stejná jako u krátké ploché dráhy. Závod se liší ve dráze, která měří 1000 m. Má delší rovinky a zatáčky, tudíž se zde dosahuje mnohem větších rychlostí kolem 120 km/h i více a je tedy i nebezpečnější. Stroj je delší a má dvojstupňovou převodovku. Jednička se používá na start a hned po startu zařadí dvojku. Na start se zařadí místo 4 jezdců 6. [9]

Ledová plochá dráha je poslední disciplínou ploché dráhy. Motocykl má na kolech ostré, 28 mm dlouhé hroty, které jezdce udržují v náklonu na ledě. Nejezdí se tedy smykem, ale v náklonu. Dráha je o něco menší. Jezdci do nájezdu jedou bez plynu a při výjezdu se snaží jet co nejrychleji. Motocykly vypadají úplně jinak. Jsou postaveny výše a skoro celé jsou odpružené. Tento sport je nejvíce rozšířen v severských zemích [9]

Plochá dráha je jeden z nejatraktivnějších motocyklových závodů na světě.



Obr. č. 3.1 Plochá dráha [37]

Enduro



Obr. č. 3.2 Russell Bobbitt, enduro [38]

„Enduro je jednou z motocyklových disciplín, která zavádí jezdce do širokého prostoru přírody, do terénních partií, v nichž jezdci i stroje musí podstupovat celou škálu tvrdých zkoušek v nejrůznějších kombinacích povrchů. Trať zpravidla vede těžkým kamenitým terénem, lesními úseky, vodními brody i travnatými úseky. Často nepostrádá bohaté výškové členění.

Historie endura sahá až před první světovou válku. Kolébkou disciplíny se stala Anglie, v níž byl už v roce 1913 pořádán první ročník později nejpopulárnější světové terénní soutěže – Šestidenní. Ta se koná vyjma válečných přestávek – dodnes každoročně. K nejvýznamnějším částem v členění klasifikace Šestidenní, která ovšem nemá statut mistrovství světa, patří soutěž Trophy týmů a soutěž o Stříbrnou vázu.

Vlastní soutěž je vedena po vytyčené trase okruhu, který má délku okolo jednoho sta kilometrů. Ten se jede zpravidla několikrát a je na něm řada měřených úseků. Nedodržení vypsanych časových limitů znamená penalizaci jezdce, což ve výsledku určuje pořadí v soutěži.“ Jak tvrdí Wohlmuth. [2]

Enduro bylo jako mistrovství Evropy pořádáno již od roku 1968. Statut mistrovství světa dostalo až v roce 1990. Soutěže o titul mistra světa probíhají formou dvoudenní soutěže. [2]

Motokros

„Mistrovství světa v motokrosu vzniklo jako druhý poválečný světový motocyklový šampionát. Podobně jako silniční závody mělo předehru v evropském mistrovství, přičemž sama kategorie motokrosu se začala utvářet už po válce. Jejím mottem bylo přiblížit divákovi dramatické momenty z terénu, které nabízely tehdejší soutěže, a to v časově kratším záběru a na přehlednějším prostoru, tak, aby měl divák možnost bezprostředně sledovat technickou vyspělost soutěžících i pořadí v závodě. S rostoucími výkony motocyklů se časem změnil charakter tratí, zvyšovala se náročnost překážek i výškové profily jednotlivých okruhů.“ Jak tvrdí Wohlmuth. [2]

„První motokrosové stroje ani zdaleka nebyly speciály, jak je známe dnes. Měly jen nepatrné úpravy, a až s postupem času se rodila dílčí a nakonec i podstatná vylepšení. Strojový park prvních poválečných ročníků dodávaly tradiční, převážně britské značky. Postupně se přidávaly další a v šedesátých letech se na poli techniky významným podílem prezentovala i naše strakonická ČZ. To už se ale blížil konec

evropské nadvlády, kterou vystřídal, podobně jako v silničních disciplínách, razantní nástup hned několika japonských značek.“ Jak tvrdí Wohlmuth. [2]

„Charakter jednotlivých tratí, na kterých se závody mistrovství světa pořádají, se během let vyvíjel, jeden okruh dnes měří zpravidla okolo dvou kilometrů.“ Jak tvrdí Wohlmuth. [2]

Motokros za dobu své existence změnil tvář, což dokládá například superkros, zatím nejmodernější forma motokrosového soupeření. [2]



Obr. č. 3.3 Motokros Zděchov [39]

Trial

„Trial si vysloužil přívlastek nejpomalejší motocyklová disciplína. Patří podobně jako motokros a enduro, k disciplínám, které se jezdí v terénu. Má rovněž dlouholetou tradici. Během ní se vyvíjela jeho tvář, jejímž dominantním prvkem je zdolávat extrémně těžké překážky. Český název trialu – šlapacky, jednoznačně odhaluje podstatu soutěže. Jezdce za každé došlápnutí nohou na terén postihují trestné body, které v souhrnu určují konečné pořadí. Sama trať je vytyčena v terénu a přivádí jezdce do jednotlivých tzv. sekcí, v nichž se odehrává vlastní soutěž. Jednotlivé sekce zdolávají soutěžící v časových limitech. Tato disciplína klade mimořádné nároky na techniku ovládání stroje, udržení optimálních otáček motoru a samozřejmě i na udržení bezchybné stability na stupačkách motocyklu. Trial se vzhledem ke svému specifickému charakteru provozuje na konstrukčně upravených motocyklech.“ Jak tvrdí Wohlmuth. [2]

Trial už zdaleka není sezónní záležitostí, jak tomu bylo dříve. Velkou oblibu mezi diváky si získaly závody trialismů v halách, kde se podívaná provozuje v zimních měsících. [2]

„Jedna z nejstarších trialových soutěží vznikla v roce 1932 na britských ostrovech. Trial se stal po několik let doménou především jezdců z Pyrenejského poloostrova. Španělé postupem času odsunuli Italy, Francouze i Brity, kteří mají na svých kontech rovněž řadu výborných výsledků, a stali se doslova trialovou velmocí.“ Jak tvrdí Wohlmuth. [2]



Obr. č 3.4 Trial [40]

Silniční závody

Silnice – královna motocyklových sportů má velmi bohatou historii. Nejstarší motocyklové mistrovství světa bylo založeno v roce 1949 a navázalo na období před druhou světovou válkou. K tehdy nejvýznamnějším závodům – International Cup a Tourist Trophy, se postupně přidávaly i první závody pojmenované Grand Prix – Velká cena. Byly to GP Francie, Itálie, Severního Irska, Německa, Švýcarska, Nizozemska, Maďarska, Španělska a Švédska. Věhlas těchto závodů napomohl jejich zařazení do mistrovství Evropy. Po skončení druhé světové války se začala tradice velkých cen obnovovat a Mezinárodní motocyklová federace FIM se rozhodla povýšit vybrané závody GP do statutu mistrovství světa. [2]

3.2 Moto GP

MotoGP je prestižní a nejstarší seriál závodů motocyklových prototypů pod hlavičkou Mezinárodní motocyklové federace FIM. Během sezony absolvují jezdci a týmy MotoGP celkem osmnáct podniků Grand Prix, zavítají celkem do patnácti zemí světa na čtyřech světadílech.[11]

Závodní prototypy královské kubatury mistrovství světa silničních motocyklů jsou na vysoké technologické úrovni, vyrábí se pouze za účelem závodění a v MotoGP jsou zastoupeny značkami Ducati, Honda, Yamaha a Suzuki.[11]

Mezinárodní motocyklová federace uspořádala první závod světového šampionátu silničních motocyklů v roce 1949. Od roku 1992 je majitelem práv na pořádání závodů silničních prototypů španělská společnost Dorna Sports a v roce 2008 oslavil světový šampionát kulaté výročí v podobě šedesáti let. [11]

V celé historii MS došlo k několika změnám jako například v bodovém hodnocení nebo ve změně obsahu motorů jednotlivých kubatur. Rok 2002 byl koncem éry dvoutaktních pùllitrových motorů v královské kubatuře a nástupem nové čtyřtaktní éry a motorů o obsahu 990 ccm. V roce 2007 dochází k další změně a dnes můžeme na startovním roštu vidět lehké a velmi výkonné 800 ccm prototypy. [11]

Součástí Mistrovství světa silničních prototypů je mimo královské MotoGP také další dvojice kubatur v podobě třídy do 125ccm a Moto2. [11]

Třída do 125 ccm je určena především pro mladé a začínající jezdce. Minimální vstupní věk je šestnáct let a v této kubatuře můžou jezdci závodit maximálně do svých osmadvaceti. Motocykly mají obsah motorů od 80 ccm do 125 ccm a jedná se o dvoutaktní pohonné jednotky. [11]

Třída Moto2 je nástupcem čtvrtlitrové kubatury, která byla součástí světového šampionátu od roku 1949. Motory jsou jednotné čtyřválce s obsahem 600 ccm a jediný rozdíl je v šasi, které si každý tým volí dle svých možností. Dodavatelem pneumatik bude stejně jako v nejnižší kubatuře společnost Dunlop. [11]



Obr. č 3.5 Moto GP [41]

Okruhy

okruh	GP	délka
Losail	Kataru	5380 m
Jerez	Španělska	4423 m
Le Mans	Francie	4185 m
Mugello	Itálie	5245 m
Silverstone	Velké Británie	5670 m
TT Circuit Assen	Nizozemska	4555 m
Circuit de Catalunya	Katalánska	4727 m
Sachsenring	Německa	3671 m
Laguna Seca	USA	3610 m
Brno	České republiky	5403 m

Indianapolis	Indianapolisu	4218 m
Misano	San Marina a Rimini	4226 m
Motorland Aragon	Aragonu	5077 m
Twin Ring Motegi	Japonska	4801 m
Sepang	Malajsie	5548 m
Phillip	Island Austrálie	4448 m
Estoril	Portugalska	4182 m
Ricardo Tormo	Valencie	4005 m

Jak probíhá závodní víkend

Závodní víkend zahajuje první volný trénink v pátek odpoledne. V sobotu dopoledne následuje druhý volný trénink a odpoledne již patří kvalifikaci. Zde se rozhodne o pozicích na startovním roštu do nedělního závodu. Nejrychlejší jezdec z každé kubatury získává pole position, což je první místo na startu. U kubatury do 125 ccm a Moto2 jsou v jedné řadě na startovním roštu čtyři jezdci, u královské kubatury MotoGP jsou v každé řadě tři jezdci. [11]

V den závodu čeká jezdce warm-up, což je zahřívací trénink a to v pořadí kubatur v jakém se jede závod, tedy 125 ccm, moto2 a moto GP. Délka závodu je pro každou kubaturu stanovena počtem kol a zároveň minimální vzdáleností, která je 95 km a maximální vzdáleností 130 km. [11]

Přesný časový harmonogram víkendu

Pátek

125 ccm	12:40 - 13:40	1. Volný trénink
MotoGP	13:55 - 14:55	1. Volný trénink
250 ccm (Moto2)	15:10 - 16:10	1. Volný trénink

Sobota

125 ccm	09:00 - 09:40	2. Volný trénink
MotoGP	09:55 - 10:55	2. Volný trénink
250 ccm (Moto2)	11:10 - 12:10	2. Volný trénink

125 ccm	13:00 - 13:40	Kvalifikace
MotoGP	13:55 - 14:55	Kvalifikace
250 ccm (Moto2)	15:10 - 15:55	Kvalifikace

Neděle

125 ccm	08:40 - 09:00	Warm up
250 ccm (Moto2)	09:10 - 09:30	Warm up
MotoGP	09:40 - 10:00	Warm up

125 ccm	11:00	Závod
250 ccm (Moto2)	12:10	Závod
MotoGP	14:00	Závod

- zahajovací závod sezony v Kataru má časové schéma závodního víkendu posunuté na večerní hodiny. Závod se jako jediný v kalendáři MS jede za umělého osvětlení [13]

- Velká cena Nizozemska každoročně zahajuje první trénink ve čtvrtek a končí závodem všech kubatur v sobotu [13]

- Velká cena Spojených států se každým rokem pořádá na okruhu v Laguně Seca a je výlučně určena pro jezdce a týmy královské kubatury MotoGP [13]

Každý tým ve třídě MotoGP má pro své závodníky k dispozici dva motocykly. Pokud se porouchá první, může jezdec nastoupit do závodu s motocyklem druhým. Motocykl číslo dvě je také velmi důležitý při změně povětrnostních podmínek během samotného závodu. [11]

Závody se označují dle povětrnostní situace jako „suchý“ nebo „mokrý“. Jestliže je závod označen jako „suchý“ a v jeho průběhu začne pršet, jezdec může zajet do boxů a provést výměnu pneumatik za mokré. Pokud pak traťoví komisaři vyvěsí bílé vlajky, jezdci mohou zajet do boxů a přesednout na druhý stroj s pneumatikami do mokra. V případě, že se startuje na mokré trati, můžou jezdci zajet do boxů a vyměnit motocykl kdykoliv uznají za vhodné, ale zpátky na dráhu už musí vyjet s hladkými pneumatikami. [11]

Závod nižších kubatur vyhlášený jako „suchý“ je při změně povětrnostních podmínek ředitelstvím závodu zastaven. Závod, který byl označen jako „mokrý“ se změnou povětrnostních podmínek nezastavuje a jezdci, kteří si chtějí vyměnit pneumatiky to v boxech musí zvládnout v průběhu závodu. Ve všech případech, kdy je závod zastaven pro povětrnostní podmínky je později znovu restartován už jen jako „mokrý“. [11]

Porušení pravidel Mistrovství světa silničních motocyklů se trestá několika způsoby. Jezdec může být napomenut, potrestán průjezdem boxovou uličkou, časovou penalizací, diskvalifikací, odebráním bodů v průběžném hodnocení, pokutou, pozastavením činnosti na jeden nebo více závodů nebo vyloučením. [11]

Nejčastějším trestem je průjezd boxovou uličkou. Jezdec při něm musí dodržet maximální povolenou rychlost 60 km/h a nesmí zastavit v boxech. V případě, že povolenou rychlost překročí, trest se opakuje. V případě, že povolenou rychlost opět překročí, bude vyvěšena černá vlajka s jeho číslem. Jezdec pak musí na konci kola zajet do boxů a do závodu se již nemůže zapojit. O penalizaci informuje ředitelství závodu tým daného jezdce a tým prostřednictvím tabule na boxové zídce informuje o trestu samotného jezdce na trati. Pokud jezdec neabsolvuje průjezd boxy v příštích pěti kolech, je ze závodu automaticky diskvalifikován. [11]

Mistrovské body a klasifikace

Na základě umístění v závodě jsou bodově ohodnoceni jezdci, týmy a výrobci. Systém bodového ohodnocení týmů a výrobců je ale rozdílný. [13]

Tým získává do celkového hodnocení součet bodů, které v závodě získali všichni jeho jezdci, zatímco výrobce si připsá do Poháru konstruktérů body toho jezdce, který se umístil v pořadí nejvýše ze všech jezdců na motocyklech daného výrobce. [13]

U samotných jezdců funguje bodové hodnocení na základě jejich umístění v cíli. Boduje se první až patnácté místo výsledkové listiny a to následovně: [13]

Pozice	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Body	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

V případě shody bodů v celkovém hodnocení se nahlíží na nejlepší výsledky v uplynulých závodech (počet prvních míst, druhých míst, atd.). Jestliže je stále shoda, rozhoduje poslední nejlepší výsledek nebo výsledek v posledním závodě. [13]

Technická pravidla

V Mistrovství světa silničních motocyklů jsou třídy rozděleny podle obsahu motorových jednotek závodních prototypů. Nejnižší je kubatura do 125 ccm, dále pak třída Moto2 a nakonec královská kubatura MotoGP. [14]

Třída do 125 ccm má obsah motoru od 80 ccm do 125 ccm a maximálně jeden válec. Třída Moto2 má jednotný motor o obsahu 600 ccm a maximálně čtyři válce. U třídy MotoGP je obsah motoru maximálně 800 ccm a počet válců je neomezený.

Hmotnost motocyklů se odvíjí od počtu válců jejich motorových jednotek. V případě nejnižší kubatury je do celkové hmotnosti započítána také váha jezdce. [14]

Minimální váhové limity pro všechny tři kubatury:

125 ccm 1 válec - motocykl + jezdec 136 kg

Moto2 4 válec - motocykl 135 kg

MotoGP	2 válce - motocykl	135 kg
	3 válce - motocykl	142,5 kg
	4 válce - motocykl	150 kg
	5 válců - motocykl	157,5 kg
	6 válců - motocykl	165 kg

Motor

U třídy MotoGP mají jezdci pro všechny závody k dispozici jen šest motorových jednotek. Jestliže jezdec překročí stanovený limit, bude penalizován. V případě, že k výměně motorové jednotky dojde před závodem, startuje jezdec s dvacetisekundovým zpožděním z boxové uličky. Pokud dojde k výměně v průběhu závodu, je jezdec penalizován průjezdem boxovou uličkou. [14]

Od roku 2010 jsou dvoutaktní motory povoleny pouze v kubatuře do 125 ccm. Třída Moto2 a MotoGP má motory čtyřtaktní.

Převodovka

Převodovka může mít maximálně šest rychlostních stupňů a je zakázáno použít řazení elektro-mechanické nebo elektro-hydraulické.

Pneumatiky

Od roku 2009 bylo zavedeno ve třídě MotoGP pravidlo jednotného dodavatele pneumatik, kterým se stala japonská společnost Bridgestone. Ta rozhoduje, jaké specifikace pneumatik na daný okruh přiveze. V roce 2010 bude k dispozici pro jednoho jezdce osmnáct hladkých pneumatik, osm předních a deset zadních. [14]

Systém výběru u předních pneumatik (celkem 8 ks):

3 ks specifikace "A" + 5 ks ze specifikace "B", nebo

4 ks specifikace "A" + 4 ks ze specifikace "B", nebo

5 ks specifikace "A" + 3 ks ze specifikace "B"

Systém výběru před prvním tréninkem:

2 ks specifikace "A" nebo

2 ks specifikace "B" nebo

1 ks ze specifikace "A" a "B"

Systém výběru u zadních pneumatik (celkem 10 ks):

5 ks specifikace "A" + 5 ks ze specifikace "B"

Pneumatiky do mokra (celkem 8 ks)

Přední pneumatika do mokra: 4 ks standardní specifikace

Zadní pneumatika do mokra: 4 ks standardní specifikace

Změny pro sezonu 2010

- jezdec může v průběhu celého šampionátu (18 závodů Grand Prix) použít celkem šest motorových jednotek
- noví jezdci poprvé od roku 2010 nemůžou být součástí továrních týmů, ale prvním rokem pouze satelitních. Toto nařízení se netýká tovární stáje Suzuki, která nemá v mistrovství světa svůj satelitní tým.
- minimální hmotnost motocyklů zůstává stejná + 2kg (například 150kg v případě čtyřválce)

- jednotky GPS může na závodní motocykl nainstalovat pouze Dorna z důvodu ztraktivnění televizních přenosů a na jednotky CPU připojit jakýmkoliv způsobem
- přední kompozitní brzdové kotouče musí mít maximální průměr 320mm
- nejsou dovoleny speciální konstrukční materiály MMC (Metal Matrix Composite) a FRM (Fiber Material Matrix)
- snižuje se počet pneumatik z dvaceti na osmnáct. Celkem osm předních a deset zadních hladkých pneumatik dostupných ve specifikacích “A“ a “B“.
- není povoleno použití snímače teploty pneumatik
- není povoleno použití proměnlivého časování ventilů a systém proměnlivého zdvihu ventilu motoru za pomoci elektrických nebo hydraulických systémů
- není povoleno použití variabilního výfukového systému
- není povolen systém dvojí spojky známý jako DSG
- není povolena automatická spojka. Je možné použít manuální převodovku s malou podporou řazení.
- není povolen systém plynule měnitelných převodů známý jako CVT
- není povolen elektrický / elektronický systém řízení tlumičů
- maximální tlak vstřiku paliva bude 10 barů
- pokud někdo z jezdců královské kubatury MotoGP využije nadlimitní pohonnou jednotku, což znamená motor číslo sedm a víc, bude muset do závodu startovat z boxové uličky deset sekund po startu závodu. Do této chvíle byla tato hranice stanovena na dvacet sekund. [12]

Jezdci

Valentino Rossi

Valentino Rossi se narodil 16. února 1979, tedy ve stejném roce, kdy jeho otec skončil třetí v pořadí mistrovství světa dvěstěpadesátek. Bylo tedy jasné, kterým směrem bude svého syna vychovávat. Již odmala Vale miloval rychlá kola. První

minibike řídil ve věku dva a půl roku. Začínal ale závodit na motokárách, protože matka považovala minibiky za nebezpečné. Ale touha po jedné stopě byla příliš silná. Někdy čas závodil současně na motokárách i minibajcích, ale v roce 1991 se začal seriózně věnovat pouze motocyklům. Zvítězil v šestnácti regionálních závodech. V roce 1993 začal jezdit italský šampionát kategorii Sportproduction na motocyklu Cagiva Mito a tento šampionát o rok později také vyhrál. V roce 1995 bojoval Valentino v mistrovství Evropy kubatury 125 ccm a skončil třetí. Zároveň ve stejné kubatuře vyhrál šampionát Itálie.

V pětistovkách skončil při své premiéře na druhém místě za Kenny Robertsem. V následující sezóně 2001 již s přehledem zvítězil. V letech 2002 a 2003 vyhrál v kategorii MotoGP na Hondě RCV 211 V a v letech 2004 – 2005 dosáhl stejných úspěchů i po přestupu na Yamahu M1. V sezóně 2006, kdy se naposledy závodilo na strojího objemu do 990 ccm skončil na Yamaze druhý za Nicky Haydenem a v roce 2007, kdy startovaly poprvé osmistovky, skončil na místě třetím za Stonerem a Pedrosou. V sezóně 2008 deklasoval všechny soupeře, když z osmnácti závodů devětkrát vyhrál, pětkrát dojel druhý, dvakrát třetí a bodoval ve všech závodech. Skvělá sezóna byla pro Valentina i ta v roce 2009. Celkem třináctkrát vystoupal na stupně vítězů, z toho šestkrát na ten nejvyšší. [17]



Obr. č. 3.6 Valentino Rossi [42]

Kariéra v číslech: [17]

1990 - první závody na minibiku

1993 - debut v Mistrovství Itálie v poháru Cagiva

1994 - Cagiva Cup - 1. místo

1995 - Mistrovství Evropy 125 ccm - 3. místo (Aprilia),

- Mistrovství Itálie 125 ccm - 1. místo

1996 - první sezóna v mistrovství světa silničních motocyklů 125

- 9. místo (111 bodů)

- první vítězství - Grand Prix České republiky v Brně

1997 - mistrovství světa silničních motocyklů 125 ccm

- 1. místo (321 bodů) Aprilia

1998 - mistrovství světa silničních motocyklů 250 ccm

- 2. místo (201 bodů) Aprilia

1999 - mistrovství světa silničních motocyklů 250 ccm

- 1. místo (309 bodů) Aprilia

2000 - mistrovství světa silničních motocyklů 500 ccm

- 2. místo (209 bodů) Honda

2001 - mistrovství světa silničních motocyklů 500 ccm

- 1. místo (325 bodů) Honda

2002 - mistrovství světa silničních motocyklů MotoGP

- 1. místo (355 bodů) Honda

2003 - mistrovství světa silničních motocyklů MotoGP

- 1. místo (357 bodů) Honda

2004 - mistrovství světa silničních motocyklů MotoGP

- 1. místo (304 bodů) Yamaha

2005 - mistrovství světa silničních motocyklů MotoGP

- 1. místo (367 bodů) Yamaha

2006 - mistrovství světa silničních motocyklů MotoGP

- 2. místo (247 bodů) Yamaha

2007 - mistrovství světa silničních motocyklů MotoGP

- 3. místo (241 bodů) Yamaha

2008 - mistrovství světa silničních motocyklů MotoGP

- 1. místo (373 bodů) Yamaha

2009 - mistrovství světa silničních motocyklů MotoGP

- 1. místo (306 bodů) Yamaha

Casey Stoner



Obr. č 3.7 Casey Stoner [43]

Casey Stoner se narodil 16. října 1985 v Southportu v Austrálii. Svoji sportovní kariéru začínal v Austrálii na škvárových dirttrackových oválech a jako čtrnáctiletý se pak vydal do Evropy. Zde s pomocí Alberta Puiga závodil ve stopětadvacátkách ve španělském a anglickém mistrovství.

V Grand Prix debutoval v roce 2001 jako jezdec na divokou kartu v Grand Prix Velké Británie. V roce 2002 již nastoupil za tým LCR Lucia Cecchinella ve třídě dvěstěpadesátek.

Všechny upoutal nejen svojí rychlostí a dravostí, ale také častými pády. V první sezóně se umístil nejlépe na páté pozici a to v Grand Prix České republiky. Celkově pak obsadil dvanácté místo.

V roce 2003 pokračoval u LCR, ale přestoupil do třídy stopětadvacítek. A to se ukázalo jako správný krok, protože Caseymu se podařilo získat jeho první pole position

(Muggelo), nejrychlejší kolo závodu (Katalánsko), stupně vítězů (Sachsenring) a v posledním závodě ve Valencii dokonce zvítězil. Celkově pak skončil na osmé příčce.

Pro rok 2004 zůstal v nejslabší třídě, ale přešel do týmu Red Bull KTM. V sezoně vyhrál jeden závod a celkově skončil na páté pozici.

V sezoně 2005 přestoupil do čtvrtlitrů a s Aprilí 250RS týmu LCR dokonce bojoval o titul mistra světa. Nakonec však skončil druhý za Danim Pedrosou.

Po jedné sezóně ve dvěstěpadesátkách přešel v roce 2006 do třídy MotoGP a závodil s Hondou RC211V týmu LCR. Hned ve druhém závodě v Kataru získal pole position a třetí závod v Turecku dokončil na druhém místě. Z celkových sedmnácti závodů desetkrát skončil v první osmičce a zbylé závody kvůli havárii nedojel. Na konci roku byl v celkovém pořadí na sedmém místě.

Stoner přestoupil v roce 2007 k továrnímu týmu Ducati. V první sezóně v tomto týmu se Casey vyvaroval zbytečných pádů a poté, co během roku stál desetkrát na nejvyšším stupni vítězů, si dojel pro titul mistra světa.

Pro rok 2008 byl považován za nejžhavějšího kandidáta na získání titulu, za kterým si také suverénně šel. V bitvě v americkém Laguna Seca ale udělal chybu, po které havaroval, a už se to s ním táhlo. V dalších dvou závodech taktéž nebodoval a musel se spokojit s celkovým druhým místem, když mu titul vyfouknul Valentino Rossi.

Do sezony 2009 měl Stoner opět skvělý vstup. Postupně ale jeho výkony začaly stagnovat a Caseyho pronásledovaly záhadné zdravotní komplikace. Casey si proto naordinoval závodní pauzu. Jeho návrat byl pak impozantní. Ve třech závodech zaznamenal jedno druhé místo a dvě vítězství a stejně nadějně měl rozjetý i poslední závod ve Valencii. Tam ale v zahřívacím kole havaroval, do závodu neodstartoval a v celkovém pořadí šampionátu tak skončil až na čtvrtém místě. [18]

Kariéra v číslech: [18]

2001 - debut v Grand Prix - GP Velké Británie (17. místo)

2002 - mistrovství světa silničních motocyklů 250 ccm

- 12. místo (68 bodů) Aprilia

2003 - mistrovství světa silničních motocyklů 125 ccm

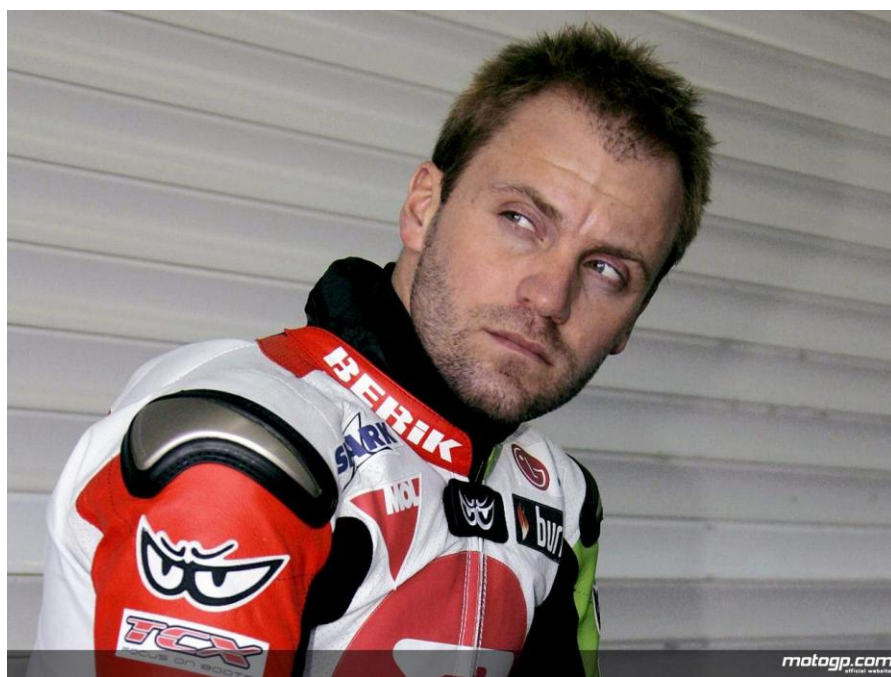
- 8. místo (125 bodů) Aprilia

2004 - mistrovství světa silničních motocyklů 125 ccm

- 5. místo (145 bodů) KTM

- 2005 - mistrovství světa silničních motocyklů 250 ccm
- 2. místo (254 bodů) Aprilia
- 2006 - mistrovství světa silničních motocyklů MotoGP
- 7. místo (119 bodů) Honda
- 2007 - mistrovství světa silničních motocyklů MotoGP
- 1. místo (367 bodů) Ducati
- 2008 - mistrovství světa silničních motocyklů
- 2. místo (280 bodů) Ducati
- 2009 - mistrovství světa silničních motocyklů
- 4. místo (220 bodů) Ducati

Gábor Talmácsi



Obr. č. 3.8 Gabor Talmacsi [44]

Gábor Talmácsi se narodil 28.5.1981 v Budapešti. Svůj debut mohl absolvovat díky zvláštnímu povolení ve 14 letech v maďarském mistrovství, kde skončil na čtvrtém místě. O dva roky později dostal nabídku se zúčastnit evropského mistrovství a v dalším roce dokonce startoval na divokou kartu při GP Brna. V roce 2001 se stal Gábor prvním Maďarem po dvaceti letech, který byl zařazen na startovní listinu MS. Začátky nebyly

jednoduché, ale v druhé polovině sezony začal dosahovat konzistentních výsledků. V roce 2005 získal místo u továrního týmu KTM a s ním si také dojel pro první vítězství, pět umístění na podiu a celkovou třetí pozici v závodech mistrovství světa silničních motocyklů. V roce 2006 vyměnil svůj motocykl za KTM za Hondu a i tak jezdil mezi špičkou. Pro rok 2007 uzavřel smlouvu s týmem Banca Aspar a na továrním motocyklu Aprilia si dojel pro titul Mistra světa v kubatuře do 125 ccm. V další sezoně si vyjel se stejným týmem, i přes spoustu výpadků kvůli technickým potížím, celkovou třetí pozici. [20]

V roce 2009 vstoupil Gábor s velkými nadějemi do dvěstěpadesátek. Začal závodit v týmu Balatonring, který provozoval Jorge Aspar Martinez.

Hned svůj první závod jezdec dokončil na čtvrtém místě, ale objevily se problémy s peněžními možnostmi týmu. Chyběl druhý motocykl, který byl zakotven ve smlouvě, a navíc došlo k problémům s vlastnictvím reklamní práv této maďarské celebrity. Před Grand Prix Le Mans dochází ke krachu a Talmácsi se po zisku 28 bodů se třídou dvěstěpadesátek loučí. [19]

Díky manažérovi Stefanu Favarovi našel místo v MotoGP, kde v týmu Scot Honda nahradil Japonce Yuki Takahashiho. Gábor Talmácsi se tak stal vůbec prvním Maďarem závodícím v královské kubatuře. Kvůli omezenému testování však nedosahoval nijak dobrých výsledků. Zařadil se až na celkové sedmácté místo tabulky. Nejlepší umístění v cíli vybojoval v Doningtonu, kde dokončil závod na dvanácté pozici. Díky tomu se po sezoně s týmem Scot Honda opět rozešel a pokračovat bude v kubatuře moto2. [19]

Lukáš Pešek

Lukáš Pešek se narodil 22. listopadu 1985 v Praze. Na motocyklu začal jezdit díky svému otci už ve třech letech. Ten mu také postavil jeho první motocykl. Nejdříve se účastnil národních závodů minibiků a později i mistrovství ČR ve třídě do 125 ccm, které v roce 2002 vyhrál. Ve stejném roce taktéž debutoval jako jezdec na divokou ve Velké ceně ČR. Poté, jako náhradník za zraněného Jaroslava Huleše, vyzkoušel třídu do 250 ccm, ve které absolvoval své první pravidelné starty ve velkých cenách mistrovství světa a ve Velké ceně Austrálie poprvé bodoval jako na dvanácté pozici. Následně se

ale vrátil do stopěťadvacítek, kde vystřídal několik týmů a pravidelně startoval v mistrovství světa, avšak bez výraznějších výsledků. V sezoně 2004 jezdil na motocyklu značky Honda za tým Ajo Motorsport, poté přesedlal na motocykly Derbi. Byl považován za rychlého jezdce, ale nedokázal podávat konzistentní výsledky. Vše se změnilo v roce 2006. Dvakrát dokázal vyhrát kvalifikaci a třikrát se umístil na stupních vítězů, což mu stačilo na celkové šesté místo v seriálu Mistrovství světa. Hned v úvodu další sezóny vybojoval třetí místo ve Velké ceně Kataru a nadále držel umístění na stupních vítězů v průběžném pořadí. Opakovaně dosahoval vynikajících výsledků, mezi které se řadily vítězství ve Velké ceně Číny, druhá příčka ve Francii a třetí pozice v domácím závodě v Brně. Když v Austrálii dojel na první pozici a sezonu uzavřel pátým místem ve Španělské Valencii, mohl slavit svůj životní úspěch a to čtvrtou pozici v celkovém pořadí Mistrovství světa silničních motocyklů pro rok 2007. V roce 2008 přešel do kubatury do 250ccm a jezdil na motocyklu Aprilia v týmu Auto Kelly-CP. Zde se umístil na celkové 15. příčce se 43 body. O rok později zopakoval s celkovými 74 body 15. pozici. Český motocyklový závodník pro sezonu 2010 podepsal smlouvu s italským týmem Matteoni Racing a bude tak závodit v nové třídě Mistrovství světa silničních motocyklů Moto2 se strojem japonské značky Moriwaki. [21]



Obr. č 3.9 Lukáš Pešek [45]

Karel Abrahám

Karel Abrahám se narodil 2. ledna 1990 v Brně. Od roku 1995 se aktivně věnoval lyžování a nevypadalo to, že by se stal motocyklovým závodníkem. Od roku 2001 však začal jezdit na motorkách, kde sbíral úspěšná umístění v juniorských závodech a v roce 2004 získal dokonce bronz na mistrovství České Republiky v kategorii do 125 ccm. V roce 2005 se s týmem Semprucci Cardion Blauer poprvé zúčastnil Mistrovství světa silničních motocyklů v kategorii do 125 ccm a o rok později, to už tým nesl název Cardion AB Motoracing, získal v tomto seriálu prvních 8 bodů. V sezóně 2007 už startoval v kubatuře do 250 ccm, kde získal 31 bodů a dvakrát dojel na desátém místě - ve Velké Británii a Portugalsku. Celkově obsadil 16. příčku v konečném součtu bodů. Začátek sezóny 2008 měl Abrahám vynikající. Blýsknul se sedmým místem v Kataru, ale takové umístění dokázal zopakovat už jen v italském Mugellu. Jinak během roku zaznamenal spoustu pádů a technických poruch, což mu s celkově 40 body stačilo opět jen na 16. místo v konečné klasifikaci jezdců. Pro rok 2009 dostal Abrahám k dispozici tovární motocykl Aprilia 250 RSA a s ním přišly i lepší výsledky. V sezóně obsadil celkově 14. místo se ziskem 74 bodů. [22]

Tým Cardion AB Motoracing je pod taktovkou Karla Abraháma staršího. [22]



Obr. č. 3.10 Karel Abrahám [46]

3.2.1 Akciová společnost Automotodrom Brno

Akciová společnost Automotodrom Brno, byla založena v roce 1994. Sídlem společnosti se stala kontrolní věž brněnského Automotodromu Brno. [31]

Primární podnikatelskou aktivitou akciové společnosti zůstává provozování závodního motoristického okruhu, vybudovaného v letech 1985-1987, který odpovídá všem bezpečnostním a technickým požadavkům současné doby. Tento okruh nahradil původní klasický městský okruh, na kterém se závodilo od třicátých let minulého století. [31]

Společnost postupně rozšiřuje portfolio svých aktivit. V současné době se stará o technické zabezpečení závodní dráhy a zázemí závodiště, organizuje závody na národní i světové úrovni, ale také úspěšně podniká v oblasti promotérství a marketingu. [31]

Brněnský okruh má své nezastupitelné místo v kalendářích seriálů mistrovství světa motocyklů i automobilů. Nejvýznamnějším podnikem, který akciová společnost každoročně zajišťuje, je závod Mistrovství světa silničních motocyklů, Grand Prix České republiky. V letech 1999, 2004 a 2007 byla akciová společnost odměněna za nejlépe organizačně zvládnutou Velkou cenu Trofejí IRTA od Mezinárodní organizace jezdců a týmů. [31]

Adresa společnosti:

Automotodrom Brno, a.s.

Ostrovačice 201

664 81 Brno-venkov

Výkonná ředitelka a předsedkyně představenstva: Ivana Ulmanová

Historie brněnského okruhu

Premiéru atmosféry okruhových závodů zažilo Brno v neděli 28.9.1930, Tehdy měl okruh délku 29,1 km a byl umístěn na zrekonstruovaných silnicích v předměstí

Brna a přilehlých obcích. Proháněli se po něm vládci volantu jako von Morgan na Bugatti, Chiron, von Stuck, Rosemeyer a Caracciola, který se postaral o poslední vítězný zápis v kronice 29,1 km dlouhého Masarykova okruhu. [9]

Po válce v roce 1949 již zkrácený na 17,8 km Masarykův okruh hostil automobilovou Velkou cenu Československa. Její startovní listinu tehdy zaplnila téměř kompletní jezdecká elita včetně Itala Fariny, který se o rok později stal historicky prvním mistrem světa Formule 1. Kromě délky tratě došlo k další významné změně. Jezdci kroužili na okruhu v opačném směru, než tomu bylo v předválečných ročnících. Neuvěřitelných 400.000 diváků tak vidělo vzrušující podívanou s těžkými haváriemi favorizovaných jezdců Fariny, Parnella a siamského prince Biry. Velkou cenu Československa 1949 dodnes připomíná na starém Masarykově okruhu zatáčka, nazvaná diváky Farinova. [9]

Následující rok 1950 však znamenal pro Masarykův okruh nastolení nové tradice – závodů motocyklů. [9]

Skromné začátky postupně nabíraly rytmus a zejména v letech 1956 – 1964, přestože Brno zatím nebylo součástí seriálu mistrovství světa, přijížděli jezdci výborných kvalit. Na souboje Cambella, Baltisbergera, Kassnera, Klingera a spousty dalších s domácí špičkou v čele se Šťastným, Havlem, Bartošem, Parusem, Koštířem, Malinou, Lukšíkem, Slavičkem, Čadou a Srnou se motorističtí fanoušci těšili celý rok a závodům dodávali náležitou atmosféru. [9]

Díky ověřeným pořadatelským kvalitám a rekonstruované trati, zkrácené na 13,9 km, zařadila FIM Brno do kalendáře mistrovství světa motocyklů 1965. Postavení na vysoké úrovni si Masarykův okruh udržel až do roku 1982. Pak ale začal i přes zkrácení trati na 10,9 km pokulhávat za stále náročnějšími bezpečnostními požadavky. [9]

Ve zbývajících sezónách starého Masarykova okruhu, do roku 1986, závodili v Brně motocykloví jezdci evropského šampionátu. Do posledních chvil na Masarykově okruhu bojovali také piloti automobilů, jejichž návrat se odehrál v roce 1962 zásluhou monopostů formule Junior. V jejich kokpitech, stejně jako později v případech formule 3, se objevovali například budoucí mistr světa formule 1 Rindt a Lauda. V letech 1968-1986 drželo vysokou úroveň automobilových závodů v Brně mistrovství Evropy cestovních vozů. [9]

Zbrusu nová kapitola v historii brněnského Masarykova okruhu se začala psát v červnu 1987, kdy zahájil svůj provoz speciální automotodrom. Ten byl vybudován v členitém terénu lokality Kývalka, vzdálené od boxů starého okruhu sotva deset kilometrů. Po čtyřleté přestávce se Brno opět zařadilo mezi pořadatelská města seriálu mistrovství světa silničních motocyklů. [10]

Kromě sezóny 1992, kdy brněnští pořadatelé nepřistoupili na pozměněné ekonomické podmínky tehdejšího nového promotéra seriálu, hostuje Automotodrom Brno Mistrovství světa motocyklů každoročně. Grand Prix České republiky se stala prvořadou sportovní událostí a díky televizním přenosům ji mohou sledovat fanoušci na všech světadílech. [10]

Parametry okruhu [35]

Délka	5 403,19 m (měřeno v ose vozovky)
Šířka	15,00 m
Zatáčky	14 (6 levých, 8 pravých)
Poloměr zatáček	minimální 50 m maximální 300 m
Přímé úseky	13 minimální délka: 35,00 m maximální délka: 636,56 m
Stoupání	maximální 7,5%, na délce 917,00 m
Klesání	maximální 5%, na délce 410,00 m
Výškový rozdíl	73,75 m
Nadmořská výška	450 m



Obr. č. 3.11 Automotodrom Brno [47]

Podnik Cardion ab Grand Prix České republiky byl vyhlášen absolutně nejlepším podnikem Mistrovství světa silničních motocyklů v sezóně 2007. Triumf brněnského okruhu oficiálně potvrdila společnost IRTA (Mezinárodní asociace jezdců a týmů). [23]

Brněnský podnik Mistrovství světa silničních motocyklů přilákal v roce 2007 rekordní počet diváků. Během závodního víkendu navštívilo Masarykův okruh téměř 250 000 spokojených fanoušků. Pořadatelské kvality Automotodromu Brno ocenili i samotní jezdci a týmy seriálu MotoGP. Brněnský okruh získal od společnosti IRTA ocenění za nejlépe organizačně zvládnutou Grand Prix v sezóně 2007.[23]

O vítězi IRTA Trofeje rozhodují jezdci a týmy účastníci se Mistrovství světa silničních motocyklů. Na bodové škále hodnotí organizaci a zázemí jednotlivých Grand Prix sezóny, především bezpečnost jezdců, technickou připravenost trati, zdravotnické služby či vybavenost Paddocku. [23]

Z osmnácti světových okruhů, kde se v roce 2007 seriál Mistrovství světa silničních motocyklů odehrával, znamenaly pro Brno největší konkurenci především španělské okruhy Jerez a Valencie, velké šance na získání trofeje měl i německý Sachsenring. V konečném pořadí zvítězil nakonec brněnský Automotodrom před druhou Valencií a třetím Jerezem. [23]

Prestižní IRTA Trofej získal brněnský Automotodrom již v letech 1999 a 2004. [23]

4 Divácký cestovní ruch v motoristickém sportu

4.1 Divácký cestovní ruch



Obr. č. 4.1 Diváci na Cardion AB Grand Prix ČR 2009 [49]

Divácký cestovní ruch se týká cestování za účelem sledování sportovních událostí. Účastníky lákají mezinárodní akce, jako Světové poháry ve fotbale, rugby, atd., Olympijské hry, závody vozů formule 1, Moto GP a dále regionální akce, kam patří například evropská fotbalová Liga mistrů. V neposlední řadě spoustu diváků lákají individuální sporty, jako tenis nebo golf. [15]

Mezi nejoblíbenější sportovní události patří FIFA World Cup a Olympijské hry. Po nich následuje Mistrovství Evropy ve fotbale a velmi oblíbený je světový pohár v rugby a Mistrovství světa vozů formule 1. [15]

Například FIFA mistrovství světa ve fotbale, které se v roce 1998 konalo ve Francii, přilákalo 900.000 mezinárodních fotbalových fanoušků a ti přinesli do pokladen 12,3 miliard dolarů. Mistrovství Evropy v kopané Euro v roce 2004 přivedlo

do Portugalska 500.000 sportovních fanoušků, kteří přinesli do ekonomiky 320 milionů dolarů. [15]

Počet sportovních turistů se každoročně mění v závislosti na konání konkrétních sportovních událostí. Největší účast zažívá Mistrovství světa ve fotbale a Olympijské hry. Odhaduje se, že za účelem sledování sportovních akcí cestuje v průměru 12 milionů diváků ročně. [15]

Potenciál pro růst

Přestože televizní vysílání jsou na stále lepší úrovni a roste i počet nejrozličnějších sportovních přenosů, stále více sportovních fanoušků chce zažít atmosféru sportovní události na vlastní kůži. [15]

Média mají také možnost vytvářet ze sportovců národní a mezinárodní hvězdy, které pak chtějí jejich fanoušci vidět naživo a neváhají cestovat.

Dalším potenciálem pro růst počtu účastníků je zvyšující se pohodlí a stále se zlepšující služby. [15]

Lákadlem poslední doby jsou pravidelné lety nízkonákladových leteckých společností a také snižující se ceny letenek u dálkových spojů. Poptávka po sportovních událostech tak díky pravidelnějším, pohodlnějším a levnějším spojům roste.

Po dobu dalších pěti let se očekává nárůst sportovních turistů ve výši 6 % ročně. [15]

Profil sportovního turisty

Profily jednotlivých sportovních turistů se liší v závislosti na sportu. Fotbalový fanoušek je nejčastěji ve věku 18 – 34 let a řadí se do střední vrstvy. Stoupenci koňských dostihů nemají žádnou jasně danou demografickou strukturu. Příznivci atletiky jsou zase převážně mladí lidé s nízkými výdaji, zatímco fanoušci formule 1 jsou často muži kolem 40 let s nadprůměrným důchodem. [15]

4.2 Televizní přenosy

„Zájem veřejnosti o sport prodělal ve druhé polovině 20. Století obrovský vzestup právě díky neuvěřitelnému rozmachu prostředků masové komunikace. Zvláště televize učinila ze sportu důležitou součástí populární kultury. Globalizovaný svět tak získává zásluhou družicového přenosu televizního signálu neustálý přísun specifické zábavy a podívané, přičemž některé sportovní podniky zcela zastiňují jakékoli jiné události. Špičkový sport se v posledních desetiletích stal výnosným zábavním artiklem, který vážně konkuruje jakýmkoliv jiným druhům televizní zábavy a v případě nejatraktivnějších podniků je i předstihuje.“ Jak tvrdí Děkanovský. [6]

„Televizní přímý přenos je v současné době nejdůležitějším a nejrozšířenějším způsobem prezentace sportu a v této podobě oslovuje největší počet recipientů. Technická úroveň prostředků, jimiž je nám sport v přenosech přibližován, dosáhla takové úrovně, že se možnosti zachycení sportu v reálném čase přibližuje možnostem inscenovaného (hraného) filmu. Televizní kamery dnes mohou sledovat sportovní dění z mnoha různých pohledů: jsou umístěny pod úrovní hladiny vody v bazénech, bývají součástí závodních automobilů, skrývají se v hokejové brance, ve stopě nájezdu skokanského můstku apod.“ Jak tvrdí Děkanovský. [6]

„Život je chápán jako sportovní zápas, nic v něm nemá takovou cenu jak obrazy události, o které se stejně jako v případě sportovního zápasu ve skutečnosti nedá nic moc říci. Komentář se tedy minimalizuje a role komentátora se znenápadňuje. Novinář se omezuje na to, že přidává minimum informací – neboť síla obrazu musí přebít všechno ostatní – a to do té míry, že stejně jako nějaký fotbalový nebo hokejový zápas se i události v televizních novinách dají sledovat prakticky bez zvuku.“ Jak tvrdí Děkanovský. [6]

Televizní produkci všech závodů Mistrovství Světa silničních motocyklů má na starost španělská společnost Dorna. Na přenosech, které putují do všech koutů světa, pracuje skupina více než 75 lidí. [27]

Jednotlivé velké ceny vysílala nepřetržitě od roku 2000 televize Prima. V roce 2005 se přesunuly závody Mistrovství světa silničních motocyklů na ČT2.

Nejprestižnější motocyklové závody na světě Moto GP se od sezony 2009 vysílají v České republice a na Slovensku na obrazovkách placeného kanálu Nova Sport a TV Nova. [24]

Na placeném kanálu Nova Sport byly vysílány kubatury do 125 ccm a do 250 ccm. Třída Moto GP pak na TV Nova.

Televize se však rozhodla pro překvapivý krok. Podle informací MotoGPsports.cz se sledovanost MotoGP pohybovala přibližně na čtvrtinové až třetinové úrovni sledovanosti F1. A to bylo málo, jak vysvětlil šéf Nova Sport Marek Kindernay. Závody dvěstěpadesátek byly nejspíše díky české účasti nejsledovanějšími závody z motorek. [26] Nova Sport ve skupině programů Nova zodpovídá za všechny sportovní přenosy, i když jsou vysílány na hlavním programu TV Nova. [26]

A tak TV Nova přesunuje od sezóny 2010 přímé přenosy závodů MotoGP na svůj sportovní placený kanál Nova Sport. Opačným směrem ale půjde třída 250 ccm, nově pojmenovaná jako Moto2. Ta se vyznačuje účastí českých závodníků Peška a Abraháma. Vyjímkou jsou jen závody Velké ceny České republiky. Ty jdou na TV Nova. [25]

Za touto rošádou stojí nejspíše snaha o zviditelnění českých jezdců. Držitelem vysílacích práv pro Českou republiku je totiž otec jednoho z jezdců, Karel Abraham. TV Nova tak má smlouvu ne s Dornou, ale s Abrahamem. Za Lukášem Peškem pak stojí Česká pojišťovna, která určitě nebude rozsáhlejší prezentací své značky zklamaná. [25]

4.3 Návštěvnost Grand Prix České Republiky

Brno je ideální okruh k návštěvě fanoušků ze zemí jako je Polsko, Slovensko či Maďarsko.

V roce 2006 navštívilo Grand Prix České Republiky přibližně 160000 diváků.

O rok později návštěvnost předčila všechna očekávání a v průběhu víkendu dorazilo na okruh rekordních 245000 diváků. Velmi početnou skupinu tvořili návštěvníci z Maďarska. Důvodem zájmu Maďarů byla vedoucí pozice Gábora Talmacsiho v průběžném pořadí třídy do 125 ccm. Čechy pak lákal Lukáš Pešek, který nakonec v závodě vybojoval skvělou třetí pozici.

V roce 2008 počet návštěvníků mírně klesnul, ale i tak si na tréninky, kvalifikaci a závod našlo cestu přibližně 239000 diváků.

Zatím posledního závodu Mistrovství světa silničních motocyklů se zúčastnilo přibližně 218000 diváků.

4.4 Možnost ubytování v době konání Grand Prix České republiky

4.4.1 Kempy

Kemp ALPA

Osvobození

664 81 Ostrovačice

Tel: +420728066609

www stránky: www.campalpa.cz

Kemp Alpa je každý rok otevřen od 15. dubna do 15. října. Nachází se při sjezdu z dálnice D1 ve směru od Prahy exit 182, ve směru od Brna exit 178 a je využíván jako tranzitní. Je vybaven sociálním zařízením s teplou vodou, malou kuchyňkou, elektrickými přípojkami po celém kempu, dětským koutkem a bistroem s letní zahrádkou. Ubytovaní nabízí také ve čtyřlůžkových chatkách s lednicí. V obci Ostrovačice v blízkosti kempu se nachází restaurace a také obchod se základními potravinami. Kemp je v ideální poloze od Masarykova okruhu. [32]

Kemp OBORA

Rakovecká 72

635 00 Brno

Tel: +420546223334

www stránky: www.autocampobora.cz

Kemp leží v rozlehlém lesnatém údolí v těsné blízkosti Brněnské přehrady. V letních měsících má autocamp velmi dobré autobusové spojení (MHD) s městem Brnem, vzdáleným jen 15 min. jízdy. Na ploše 6 ha kemp nabízí klidné ubytování v bungalovech nebo apartmánech a místa pro vlastní stany či karavany. Sociální zařízení

se nachází v samostatné budově. Občerstvení je uvnitř areálu zajištěno bistroem s venkovním zastřešeným posezením. Návštěvníkům jsou k dispozici ohniště na vyhrazených místech, hřiště pro míčové hry a dětské prolézačky, houpačky a pískoviště. Koupání poskytuje několik pláží. Parkování je zajištěno uvnitř areálu, který je osvětlen a oplocen. [33]

Kemp OÁZA

Nám. Viléma Mrštíka 10

664 81 Ostrovačice

Tel: +420546427552

www stránky: www.kemppoaza.cz

Kemp leží 15 km od Brna, při sjezdu z dálnice D1 exit 178 směrem na Brno. Nachází se ve středu vesnice, naproti faře a kostelu. Jedná se o rodinný kemp umístěný v pěkném a klidném prostředí bývalého statku. V areálu je bazén a kryté posezení pro různé kulturní a sportovní akce. V blízkosti je mnoho kulturních památek, zámek Rosice, zámek Náměšť nad Oslavou, hrad Veveří a mnoho dalších památek. [34]

4.4.2 Hotely

Penzion NIKA

Nově otevřený pension v Rosicích nabízí 14 pokojů o celkové kapacitě 34 lůžek. V nabídce jsou pokoje jednolůžkový, dvoulůžkové, třílůžkové, čtyřlůžkový. Každý pokoj má svou televizi, koupelnu se sprchovým koutem a WC. K dispozici je kuchyňský kout se základním vybavením a společenská místnost s LCD televizí. K dispozici je uzavřené parkoviště.

Ceny ubytování v době konání Grand Prix:

1 lůžkový pokoj	1200 Kč / pokoj a noc bez snídaně
2 lůžkový pokoj	1600 Kč / pokoj a noc bez snídaně
3 lůžkový pokoj	1900 Kč / pokoj a noc bez snídaně

Hotel VISTA***

Hotel nabízí ubytování v 55 apartmánech s nadstandardním vybavením a 65 dvoulůžkových pokojích v tříhvězdičkovém standardu. Hotel má velmi dobrou pozici, protože se nachází jen 10 min. od centra v městské části Brno–Medlánky.

Ceny ubytování v době konání Grand Prix:

1 lůžkový pokoj	2990 Kč / pokoj a noc se snídaní
2 lůžkový pokoj	3990 Kč / pokoj a noc se snídaní
3 lůžkový pokoj	4290 Kč / pokoj a noc se snídaní
Apartmán	4900 Kč / pokoj a noc se snídaní

Hotel MAXIMUS RESORT***

Hotel se nachází na břehu Brněnské přehrady uprostřed krásné přírody. Vysoký komfort, maximální úroveň služeb a gastronomie z něj činí to pravé místo pro setkání, slavnostní příležitosti, jednání, školení, firemní prezentace a odpočinek.

Hotel je vzdálen 15 minut jízdy autem od centra Brna a přes Bystřici a Žebětín cca 12 km od Masarykova okruhu.

Ceny ubytování v době konání Grand Prix:

1 lůžkový pokoj	3250 Kč / pokoj a noc se snídaní
2 lůžkový pokoj	3250 Kč / pokoj a noc se snídaní
3 lůžkový pokoj	4050 Kč / pokoj a noc se snídaní
4 lůžkový pokoj	4550 Kč / pokoj a noc se snídaní
Apartmán	3900 Kč / pokoj a noc se snídaní

Motel KOBERO***

Motel je postaven v australském stylu, kde si host může zaparkovat přímo před vlastním pokojem. Nachází se 2 km od Automodromu Brno a 7 min od BVV. Všechny pokoje jsou vybaveny TV, koupelnou s WC, WiFi (zdarma) a ledničkou.

Ceny ubytování v době konání Grand Prix:

1 lůžkový pokoj	3200 Kč / pokoj a noc se snídaní
2 lůžkový pokoj	3600 Kč / pokoj a noc se snídaní
3 lůžkový pokoj	4000 Kč / pokoj a noc se snídaní
4 lůžkový pokoj	4400 Kč / pokoj a noc se snídaní

Penzion EDISON***

Pěkný rodinný penzion Edison je situován na kraji areálu brněnského Technologického parku. Je snadno dostupný automobilem - silnice E 461 Brno-Svitavy z dálnice D1 - i tramvají, linky 12, 13, zastávka Technologický park. K dispozici je vlastní zabezpečené uzavřené parkoviště. Pokoje jsou vybaveny LCD televizorem, přípojkou na internet, každý má vlastní koupelnu se sprchovým koutem a WC. Každý pokoj má vlastní balkon.

Ceny ubytování v době konání Grand Prix:

1 lůžkový pokoj	2390 Kč / pokoj a noc se snídaní
2 lůžkový pokoj	2590 Kč / pokoj a noc se snídaní
Apartmán	4500 Kč / pokoj a noc se snídaní

Hotel CYRO***

Hotel Cyro je nově zrekonstruovaný, nachází se poblíž centra Brna a brněnského veletržního areálu. Návštěvníci se tudíž snadno vyhnou dopravním zácpám, vzdálenost od hotelu do centra města či na výstaviště je kolem 10 minut chůze. Samozřejmostí je dostupnost městské hromadné dopravy. Hosté taktéž ocení možnost zaparkování svého automobilu v krytých uzamykatelných garážích.

Ceny ubytování v době konání Grand Prix:

1 lůžkový pokoj	3500 Kč / pokoj a noc se snídaní
2 lůžkový pokoj	4000 Kč / pokoj a noc se snídaní
3 lůžkový pokoj	5000 Kč / pokoj a noc se snídaní
4 lůžkový pokoj	6000 Kč / pokoj a noc se snídaní

Hotel GRAND BRNO****

Grandhotel Brno je klasický čtyřhvězdičkový hotel, který poskytuje hostům své služby na vysoké úrovni již od roku 1870. Hotel poskytuje ubytování svým hostům celkem ve 105 pokojích včetně apartmánů (kategorie Standard, Superior a De Luxe). Hotelovým hostům jsou plně k dispozici 2 s širokou nabídkou jídel české i mezinárodní kuchyně. Hotel se nachází přímo v historickém centru města Brna, nedaleko hlavního vlakového a autobusového nádraží, ulic plných obchodů, restaurací a historických památek. Automotodrom Brno je od hotelu vzdálen cca. 20 minut jízdy autem, popř. možnost využít spojů MHD.

Ceny ubytování v době konání Grand Prix:

1 lůžkový pokoj 5420 Kč / pokoj a noc se snídaní

2 lůžkový pokoj 6470 Kč / pokoj a noc se snídaní

Hotel ARTE****

Hotel se nachází přímo v centru Brna v sousedství nejhezčího brněnského parku – Lužánky. Poloha hotelu umožňuje milovníkům památek navštívit například Vilu Tugendhat po 7 minutách chůze, vyznavačům sportu nabízíme návštěvu nedalekého krytého bazénu a hokejové haly, kam se dostanou za 10 minut a pěší zóna je od hotelu ARTE vzdálena také pouhých 10 minut chůze. Masarykův okruh je vzdálen od Hotelu ARTE asi 18 minut.

Ceny ubytování v době konání Grand Prix:

2 lůžkový pokoj 3762 Kč / pokoj a noc se snídaní

3 lůžkový pokoj 5059 Kč / pokoj a noc se snídaní

Hotel OREA Voroněž 1 ****

Hotel nabízí ubytování ve standardních pokojích s kompletním příslušenstvím a pokojích třídy superior s klimatizací. Hosté mohou navštívit Lobby bar pro setkání s přáteli v sousedství recepce, restauraci a la carte s italskou a středomořskou kuchyní a stylovou restauraci Moravská chalupa s pivnicí s kuželnou a vinárnou s vinotékou a salonky.

Ceny ubytování v době konání Grand Prix:

1 lůžkový pokoj Standard 4548 Kč / pokoj a noc se snídaní

2 lůžkový pokoj Standard 6120 Kč / pokoj a noc se snídaní

2 lůžkový pokoj Superior 7693 Kč / pokoj a noc se snídaní

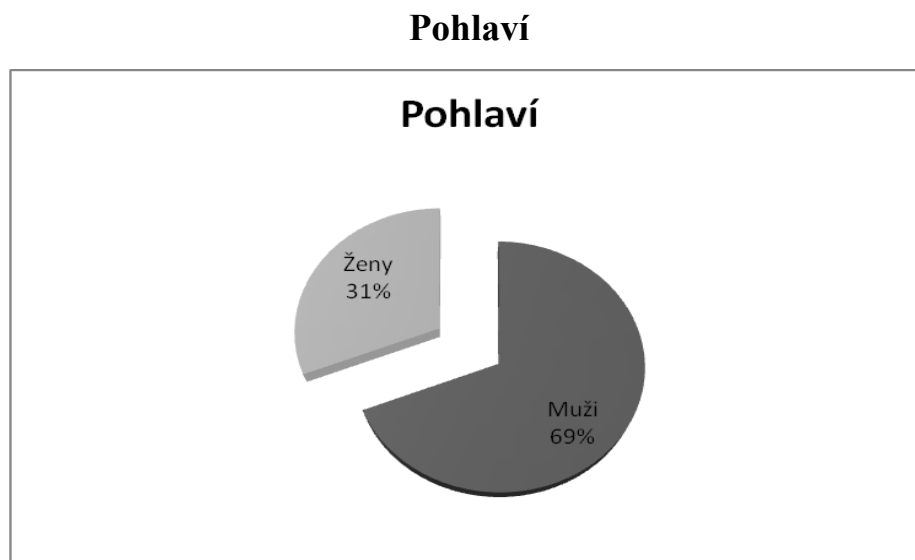
Suit Superior 10591 Kč / pokoj a noc se snídaní

4.5 Vlastní průzkum

Formou dotazníku jsem provedla vlastní průzkum. Dotazník obsahoval 9 jednoduchých otázek, na které se odpovídalo výběrem z možností, zde označujeme otázky za uzavřené. (viz. Příloha č. 2). O vyplnění dotazníku jsem požádala své známé, kteří se zúčastnili/účastní Mistrovství světa silničních motocyklů v Brně a dále jsem kontaktovala uživatele sociální sítě Facebook. Konkrétně pak ty, kteří byli součástí skupin zaměřených na Moto GP, Automotodrom Brno a jezdce a v případě, že se někdy zúčastnili Grand Prix v Brně, požádala jsem je o vyplnění dotazníku. K vyhodnocení jsem použila celkem 200 kusů vyplněných dotazníků.

Dále jsem provedla srovnání cen vstupného za rok 2008 a 2010.

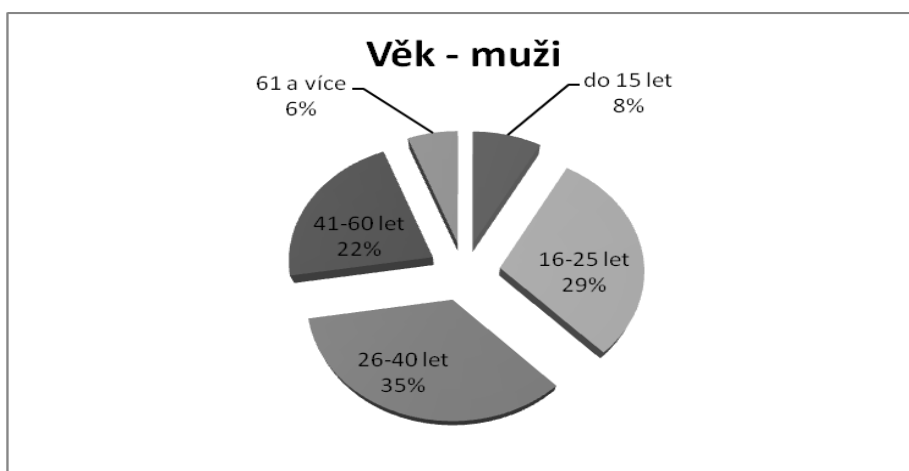
4.5.1 Výsledky vlastního průzkumu



Graf č. 4.1 – Pohlaví účastníků, zdroj: vlastní

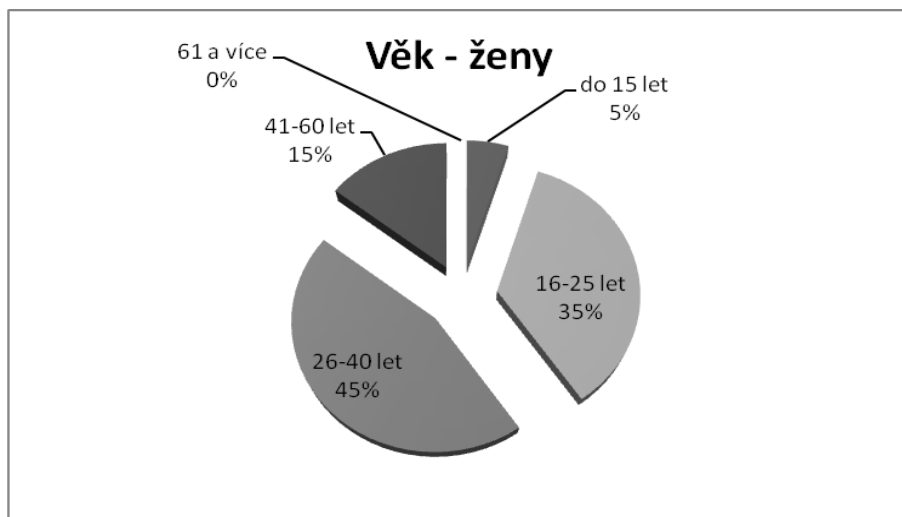
Mistrovství světa silničních motocyklů v Brně navštěvují více muži a to o 38%.

Věk



Graf č. 4.2 – Věk mužů, zdroj: vlastní

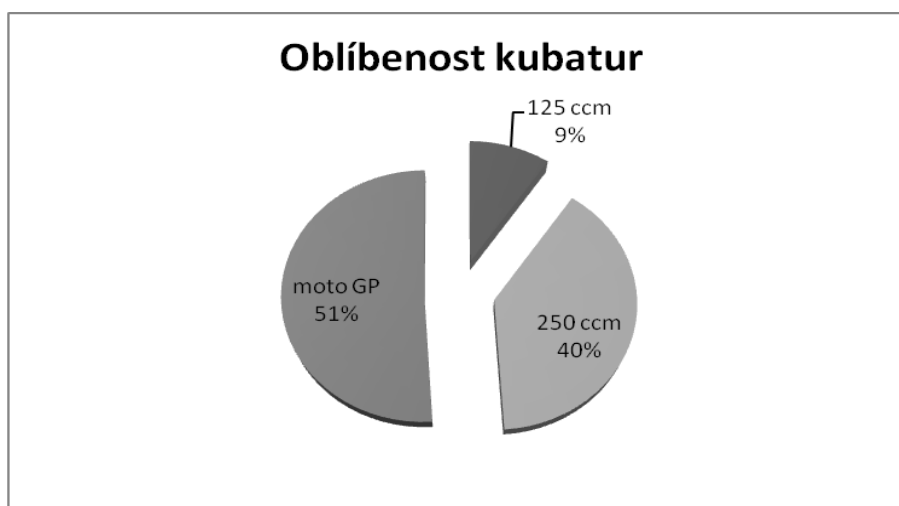
Nejvíce účastníků mužského pohlaví je ve věku 26-40 let, následují muži ve věku 16-25 let a významný podíl tvoří ještě muži ve věku 41-60 let.



Graf č. 4.3 Věk žen, zdroj: vlastní

Největší podíl žen je ve věku 26-40 let, následují ženy ve věku 16-25 let. Ženy ve věku 41-60 let mají zastoupení už výrazně menší.

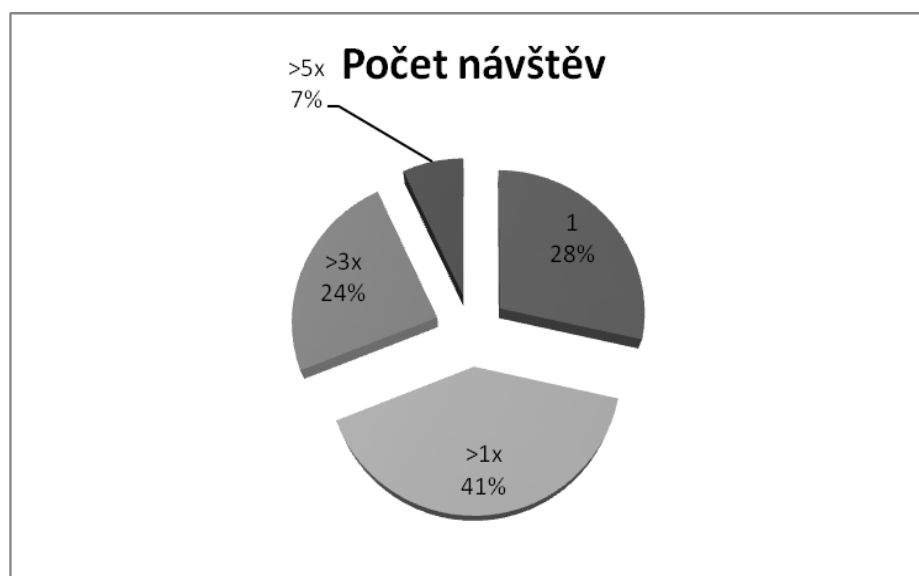
Oblíbená kubatura



Graf č. 4.4 Oblíbenost kubatur, zdroj: vlastní

Nejvíce fanoušků si má kubatura nejvyšší, tedy moto GP. Velmi významný podíl si připsala kubatura do 250 ccm (nyní moto2), která se vyznačuje účastí dvou českých jezdců.

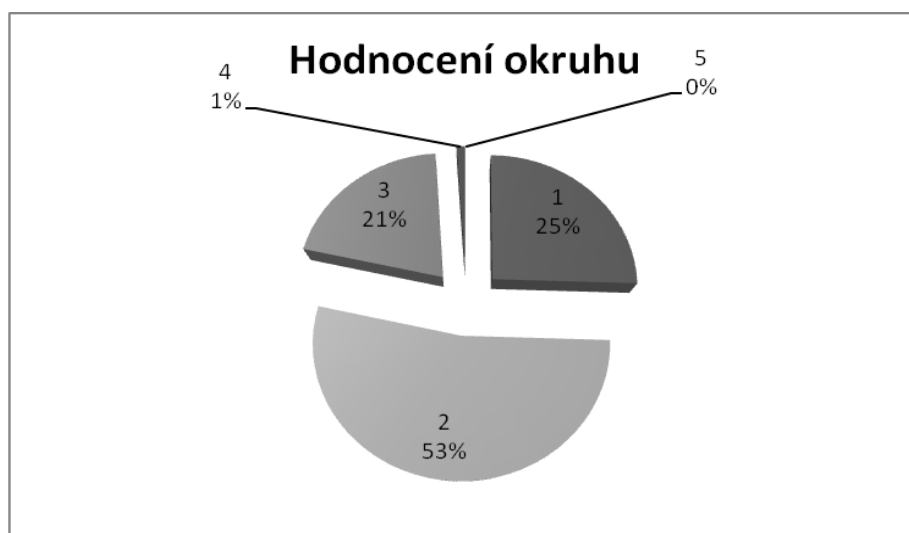
Počet návštěv



Graf č. 4.5 Počet návštěv, zdroj: vlastní

Celých 72 % návštěvníků se na Grand Prix Brna vrátilo na některou z dalších Velkých cen, z toho 24 % více než 3x a 7 % více než 5x.

Hodnocení Masarykova okruhu



Graf č. 4.6 Hodnocení Masarykova okruhu návštěvníky (1- nejlepší, 5- nejhorší), zdroj: vlastní

Více než polovina účastníků mého průzkumu hodnotila Masarykův okruh známkou 2.

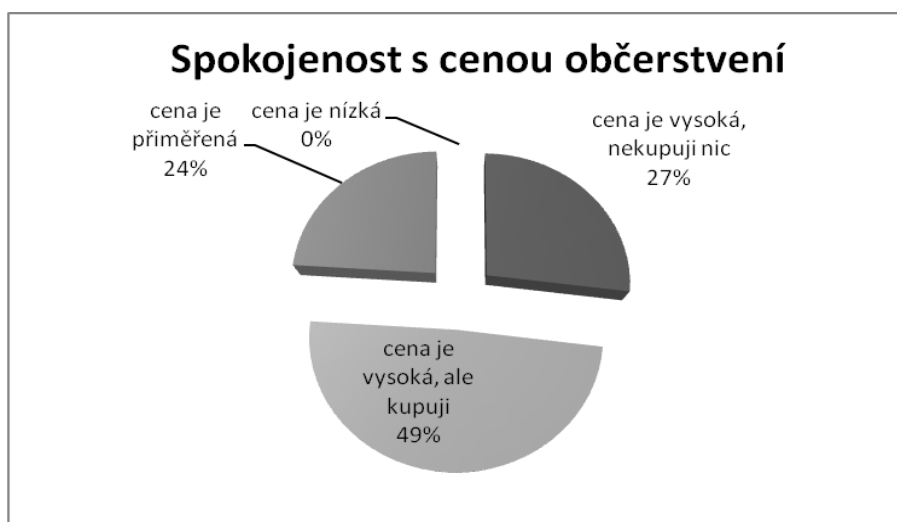
Cena vstupného



Graf č. 4.7 Spokojenost s výší vstupného, zdroj: vlastní

Většina dotazovaných účastníků byla s cenou vstupného spokojena.

Cena občerstvení



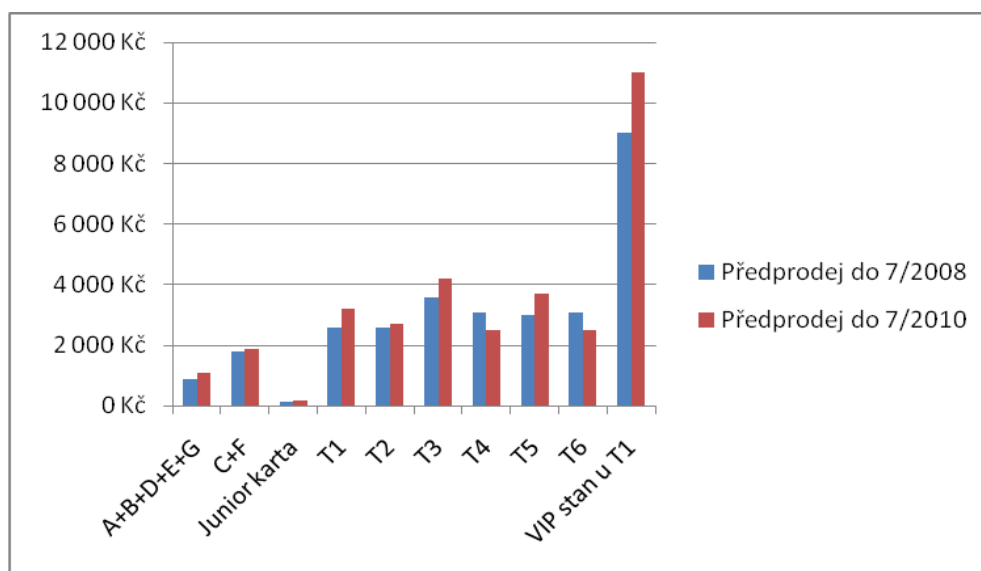
Graf č. 4.8 Spokojenost s cenami občerstvení, zdroj: vlastní

Téměř polovina dotázaných si myslí, že je cena občerstvení vysoká, ale i přesto občerstvení kupuje. 27 % účastníků stánky s občerstvením na Masarykově okruhu právě kvůli ceně nevyužívá, 24 % považuje ceny za přiměřené.

Srovnání cen vstupného v letech 2008 a 2010

TRIBUNY		Předprodej do 7/2008	Předprodej do 7/2010
PŘÍRODNÍ	A+B+D+E+G	890 Kč	1 090 Kč
	C+F	1 790 Kč	1 890 Kč
	Junior karta	140 Kč	160 Kč
SEDADLOVÉ	T1	2 590 Kč	3 190 Kč
	T2	2 590 Kč	2 690 Kč
	T3	3 590 Kč	4 190 Kč
	T4	3 090 Kč	2 490 Kč
	T5	2 990 Kč	3 690 Kč
	T6	3 090 Kč	2 490 Kč
SPECIÁLNÍ	VIP stan u T1	9 000 Kč	11 000 Kč

Tabulka č. 4.1 Srovnání cen vstupenek v roce 2008 a 2010, zdroj: [36]



Graf č. 4.9 Srovnání cen vstupenek v roce 2008 a 2010, zdroj: [36]



Obr. č. 4.2 Mapa okruhu a rozložení tribun [48]

- Držitelé vstupenek na sedadlové tribuny T1, T2, T3, T4, T5 a T6 mají v příslušných dnech volný přístup na všechny přírodní tribuny, přičemž majitelé všech typů vstupenek na tribuny T1, T2, T3, T4, T5 a T6 mají volný přístup do podchodu pod dráhou a skrze areál.
- Držitelé vstupenek na přírodní tribuny C+F mají v příslušných dnech volný přístup na ostatní přírodní tribuny A, B, D, E a G.
- Děti do 6 let (ročník 2004 a mladší) v doprovodu rodičů mají vstup zdarma na všechny tribuny - přírodní i sedadlové (na sedadlových tribunách však děti to 6 let nemají nárok na vlastní sedadlo).
- Junior karty platí pro děti narozené od roku 1996 do roku 2003 včetně a nově také pro nezletilé do 18 let, jejichž výška nepřesahuje 140cm. Junior karty platí na přírodní tribuny A, B, C, D, E, G a neplatí na sedadlové tribuny.

5 Závěr

Zpracovávala jsem bakalářskou práci na téma Motoristický sport a cestovní ruch. Konkrétně jsem si zvolila Cardion AB Grand Prix České Republiky, kterou jsem osobně několikrát navštívila.

Teoretická část nás seznámila s problematikou sportovního cestovního ruchu, motocyklovými sporty a následně s Automotodromem Brno a Grand Prix samotnou.

V praktické části jsem se věnovala Cardion AB Grand Prix České Republiky, která se koná každoročně na brněnském Masarykově okruhu a přiláká desetitisíce návštěvníků nejen z České Republiky, ale i z dalších, hlavně evropských zemí. Pomocí dotazníku jsem zkoumala věkové složení návštěvníků, jejich pohlaví a spokojenost. Dle vlastních zkušeností tvoří většinu návštěvníků muži, což potvrdil i dotazník. Nejvíce pak ve věku 26-40 let. Velmi důležité je zjištění, že se velká část návštěvníků na závody vrací opakovaně. To svědčí o oblíbenosti motoristického sportu a také o tom, že pořadatelé svou práci odvádějí kvalitně. Je důležité, aby závodní víkend nalákal co nejvíce diváků. Jen tak vytvoří nezapomenutelnou atmosféru jak pro samotné diváky, tak i pro jezdce. Ačkoliv u většiny druhů vstupenek cena za poslední 2 roky vzrostla, tak je 60 % dotázaných s výší vstupného stále spokojena. Naopak s cenou občerstvení je to pro české návštěvníky poněkud horší. Většina je toho názoru, že je příliš vysoká. A z vlastní zkušenosti můžu ještě dodat, že řady jsou obvykle hodně dlouhé.

Proto bych pořadatelům doporučila zvýšit počet personálu ve stáncích s občerstvením, eventuelně zvýšit samotný počet těchto stánků. Co se týče cen, ty bych ani přes skutečnost, že čeští návštěvníci nejsou spokojeni, nesnižovala. Každoročně totiž přijíždí velké množství zahraničních fanoušků, kteří stánky s občerstvením houfně okupují. U českých diváků je zcela běžné, že si na okruh nosí vlastní svačinu a to by nejspíš nezměnilo ani snížení cen občerstvení.

Jako cíl jsem si vytyčila získat potřebné informace o Moto GP a pomocí dotazníků se dozvědět, kdo nejčastěji závod navštěvuje a jak je spokojený. Myslím, že stanovený cíl jsem úspěšně splnila.

Seznam použité literatury

Knižní zdroje

- [1] PÁSKOVÁ, Martina.; ZELENKA, Josef. *Cestovní ruch – výkladový slovník*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 488 s. ISBN 80-239-0152-4
- [2] WOHLMUTH, Jiří. *Kniha motocyklových závodů a soutěží*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1998. 504 s. ISBN 80-7169-648-X
- [3] VÁGENKNECHT, Jaroslav. *Historie motoristického sportu - Nová Paka*. Brno: Computer Press, 2008. 138 s. ISBN 978-80-251-2086-6
- [4] HORNER, Susan.; Swarbrooke, John. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: Grada Publishing, 2003, 488 s. ISBN80-247-0202-9
- [5] HESKOVÁ, M. a kol. *Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 1. vyd. Fortuna 2004. 223 s. ISBN: 80-7168-948-3
- [6] DĚKANOVSKÝ, Jan. *Sport, media a mýty*. 1. vyd. Praha: Dokořán, s.r.o., 2008, 183 s. ISBN 978-80-7363-131-4
- [7] ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2006, 224 s. ISBN 80-7168-948-3
- [8] DROBNÁ, Daniela.; MORÁVKOVÁ, Eva. *Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2004, 208 s. ISBN 80-7168-901-7

Internetové zdroje

- [9] *Historie automotodromu* [online]. [cit. 2010-04-22] Dostupný z WWW: <http://brno-circuit.com/o-okruhu/historie/1930-1986/1930-1986_164>
- [10] *Historie automotodromu* [online]. [cit. 2010-04-22] Dostupný z WWW: <http://brno-circuit.com/o-okruhu/historie/1987/1987_165>
- [11] *Moto GP* [online]. [cit. 2010-01-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.motogpsports.cz/co-je-motogp>>
- [12] *Změny pro letošní sezonu* [online]. [cit. 2010-05-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.motogpsports.cz/zmeny-pro-letosni-sezonu>>
- [13] *Sportovní pravidla* [online]. [cit. 2010-01-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.motogpsports.cz/sportovni-pravidla>>
- [14] *Technická pravidla* [online]. [cit. 2010-01-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.motogpsports.cz/technicka-pravidla>>

- [15] *Sport Tourism* [online]. [cit. 2010-03-19] Dostupný z WWW:
<<http://www.onecaribbean.org/content/files/SportsTourism.pdf>>
- [16] *The Wild World Of Sport Tourism* [online]. [cit. 2010-05-13] Dostupný z WWW:
<http://findarticles.com/p/articles/mi_m1145/is_n9_v33/ai_21222115/>
- [17] *Valentino Rossi závodník* [online]. [cit. 2010-04-25] Dostupný z WWW:
<<http://www.motorkari.cz/motosport-jezdec/?jid=1>>
- [18] *Casey Stoner Závodník* [online]. [cit. 2010-04-25] Dostupný z WWW:
<<http://www.motorkari.cz/motosport-jezdec/?jid=2>>
- [19] *Gabor Talmacsi: Veletoče v sezóně 2009 Motocyklové závody* [online]. [cit. 2010-04-25] Dostupný z WWW: <<http://www.motorkari.cz/motosport/silnicni/motogp/gabor-talmacsi-veletoce-v-sezone-2009-15088.html>>
- [20] *Gábor Talmácsi* [online]. [cit. 2010-04-25] Dostupný z WWW:
<http://cs.wikipedia.org/wiki/G%C3%A1bor_Talm%C3%A1csi>
- [21] *Lukáš Pešek* [online]. [cit. 2010-04-25] Dostupný z WWW:
<<http://www.osobnosti.cz/lukas-pesek.php>>
- [22] *Karel Abrahám* [online]. [cit. 2010-04-25] Dostupný z WWW:
<http://cs.wikipedia.org/wiki/Karel_Abrah%C3%A1m>
- [23] *Úspěch Grand Prix 2007* [online]. [cit. 2010-05-11] Dostupný z WWW: <
<http://prezentacefirem.venuse.savvy.cz/ukaz.php?zprava=261&PHPSESSID=257ddd2fd9ccc9a8b9d353c2d08cc29c>>
- [24] *Televizní přenos* [online]. [cit. 2010-06-28] Dostupný z WWW:
<<http://www.parabola.cz/zpravicky/9423/moto-gp-na-nova-sport-f1-na-tv-nova/>>
- [25] *Televizní přenos* [online]. [cit. 2010-06-28] Dostupný z WWW:
<<http://www.motogpsports.cz/motogp-se-presouva-na-nova-sport-strida-ji-moto2>>
- [26] *Sledovanost* [online]. [cit. 2010-06-28] Dostupný z WWW:
<<http://www.motogpsports.cz/motop-doplatilo-na-malou-sledovanost>>
- [27] *TV produkce* [online]. [cit. 2010-06-28] Dostupný z WWW:
<http://www.dorna.com/eng/tv_production.html>
- [28] *Motorsport* [online]. [cit. 2010-05-24] Dostupný z WWW:
<<http://cs.wikipedia.org/wiki/Motorsport>>
- [29] *Plochá dráha* [online]. [cit. 2010-05-23] Dostupný z WWW:
<<http://www.motolbc.cz/>>

- [30] *Plochá dráha* [online]. [cit. 2010-05-23] Dostupný z WWW:
<<http://pulcik.blog.cz/0709/co-je-to-plocha-draha>>
- [31] *Auotomotodrom Brno a.s.* [online] [cit. 2010-06-25] Dostupný z WWW:
<http://auotomotodrombrno.cz/o-okruhu/akciová-společnost-auotomotodrom-brno_158>
- [32] *Kemp Alpa* [online]. [cit. 2010-06-28] Dostupný z WWW:
<<http://www.campalpa.cz/camp.html>>
- [33] *Kemp Obora* [online]. [cit. 2010-06-28] Dostupný z WWW:
<<http://www.autocampobora.cz/>>
- [34] *Kemp Oáza* [online]. [cit. 2010-06-28] Dostupný z WWW:
<<http://www.kempoaza.cz/>>
- [35] *Parametry okruhu* [online]. [cit. 2010-04-21] Dostupný z WWW:
<http://auotomotodrombrno.cz/o-okruhu/parametry-okruhu/parametry-okruhu_166>
- [36] *Cena vstupného* [online]. [cit. 2010-07-04] Dostupný z WWW:
<http://auotomotodrombrno.cz/vstupenky-na-gp-2010_309>

Použité obrázky z internetových zdrojů

- [37] http://i.idnes.cz/09/043/gal/PAR2aab7b_p200904250468301.jpg
- [38] <http://www.motorcycle-usa.com/photogallerys/Russell-bobbitt-ktm-2009-enduro-2.jpg>
- [39] <http://data.czechtourism.com/fotografie/2008-11/foto/2008-11-07-202706-zdechov.jpg>
- [40] http://lh3.ggpht.com/_k8J4MJdV6Q/Ru1S7Mj961I/AAAAAAAAAY0/tWPKbU9KZJM/DSCF0108.JPG
- [41] <http://www.asphaltandrubber.com/wp-content/uploads/2009/11/motogp-catalonia-catalunya-barcelona-catalan-spain.jpg>
- [42] <http://voices.sg/wp-content/uploads/2009/01/valentino-rossi02.jpg>
- [43] http://resources.motogp.com/files/images/xy/2008/MotoGP/n496171_236543_Ducati+riders+Casey+Stoner+at+Wrooom+2009-1280x960-jan14.jpg._original.preview_big.jpg

[44]

http://resources.motogp.com/files/images/xy/2008/250cc/n496308_236618_250cc+Ride+r+Gabor+Talmacsi-1280x960-jan27.jpg._original.original.jpg

[45] http://mm.denik.cz/1/8f/brno_lukas_pesek_denik-galerie.jpg

[46] http://www.volny.cz/sport.vera/index_soubory/image009.jpg

[47] <http://turany.cz/galerie/obrazky/1170247019-d.jpg>

[48] <http://www.hktracing.cz/files/mapa.gif>

Použité obrázky z vlastních zdrojů

[49] Digitální fotografie

Seznam zkratek

Apod.	a podobně
ccm	kubické centimetry
CR	cestovní ruch
FIM	mezinárodní federace motocyklistů
GP	Grand Prix
km/h	kilometry v hodině
ks	kusy
m	metry

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že:

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Uherském Hradišti dne 9. července 2010

.....
Veronika Valášková

Adresa trvalého pobytu:

Rolnická 1786

688 01 Uherský Brod

Seznam obrázků, grafů a tabulek

Seznam obrázků

Obr. č. 3.1	Plochá dráha [37]
Obr. č. 3.2	Russell Bobbitt, enduro [38]
Obr. č. 3.3	Motokros Zděchov [39]
Obr. č. 3.4	Trial [40]
Obr. č. 3.5	Moto GP [41]
Obr. č. 3.6	Valentino Rossi [42]
Obr. č. 3.7	Casey Stoner [43]
Obr. č. 3.8	Gábot Talmacsi [44]
Obr. č. 3.9	Lukáš Pešek [45]
Obr. č. 3.10	Karel Abrahám [46]
Obr. č. 3.11	Automotodrom Brno [47]
Obr. č. 4.1	Diváci na Cardion AB Grand Prix ČR 2009 [49]
Obr. č. 4.2	Mapa okruhu a rozložení tribun [48]

Seznam grafů

Graf č. 4.1	Pohlaví účastníků
Graf č. 4.2	Věk mužů
Graf č. 4.3	Věk žen
Graf č. 4.4	Oblíbenost kubatur
Graf č. 4.5	Počet návštěv
Graf č. 4.6	Hodnocení Masarykova okruhu návštěvníky
Graf č. 4.7	Spokojenost s výší vstupného
Graf č. 4.8	Spokojenost s cenami občerstvení
Graf č. 4.9	Srovnání cen vstupenek v roce 2008 a 2010

Seznam tabulek

Tabulka č. 54.1	Srovnání cen vstupenek v roce 2008 a 2010
-----------------	---

Seznam příloh

Příloha č. 1 Vstupenka na Cardion AB Grand Prix České Republiky 2010

Příloha č. 2 Dotazník